BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 22 lutego 1933 | NR. 5

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żadanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

POLITYKA TARYFOWA P.K.P. I PORTY POLSKIE

W chwili obecnej kiedy pod naciskiem konieczności gospodarczych przystępuje się do obniżki taryf przewozowych P. K. P., należytą uwagę należałoby w pierwszym rzędzie poświęcić taryfom kolejowym do i z portów polskich.

Nasz handel zagraniczny kieruje się bowiem coraz więcej przez porty, przyczem sam tylko przeładunek portu gdyńskiego wynosił w r. 1932 podług naszych prowizorycznych obliczeń około 35% ogólnego eksportu z Polski (pod względem wagowym) i około 24% ogólnego importu do Polski. Tendencja ta uwydatnia się silnie w strukturze ruchu towarowego na P. K. P., gdzie przewóz przez porty wynosił w r. 1930 — 16% ogólnych przewozów kolejowych, a w roku 1931 wzrósł do 21%. Kierowanie transportów via porty polskie, nieraz z najdalej położonych okolic kraju, wpływa na znaczny przebieg średni ładunków towarowych na kolejach polskich (285,3 km w r. 1930 i 313,6 km w r. 1931) powodując silne natężenie przewozów, które u nas jest większe niż na kolejach niemieckich i czechosłowackich.

Dane powyższe przytaczamy dla wykazania ważności zagadnienia przystosowania polityki taryfowej P. K. P. do wymogów kierunkowych ruchu towarowego na kolejach, co łączy się ściśle z problemem przystosowania taryf kolejowych do wymogów naszego handlu morskiego.

Znaczenie taryf kolejowych dla rozwoju portów jest tak ogólnie znane, że zbytecznem jest rozwodzenie się na ten temat. Dla przykładu wystarczy wskazać na porty niemieckie, które rozwój swój zawdzięczają w przeważnej mierze tylko taryfom kolejowym. — W Niemczech niema właściwie w odniesieniu do życia gospodarczego portów, taryf normalnych, są tylko taryfy specjalne i ulgowe. Porty nasze pod względem rozwoju technicznego oraz organizacji poczyniły w ostatnich latach ogromne postępy, natomiast pod wieloma innemi względami ustępują jeszcze portom konkurencyjnym i dlatego wydatna pomoc taryfowa jest tu konieczną.

Tak zwane taryfy portowe obejmować powinny taryfy na przewóz towarów do portów polskich, na przewóz z portów polskich do zaplecza, oraz opłaty kolejowe lokalne. Z taryfami portowemi łączą się ściśle taryfy tranzytowe stanowiące specjalny dział polityki taryfowej.

Taryfy na przewóz do portów polskich są właściwie taryfami eksportowemi. W zakresie tych taryf należałoby przyjąć za zasadę takie zniwelowanie kosztów transportu, aby obszar całego państwa stanowił obszar bezwzględnego ciążenia taryfowego w kierunku naszych portów. Tylko wówczas kraj nasz stanowić będzie bezsporne zaplecze własnych portów, co pozwoli uniezależnić się nam w dziedzinie komunikacyjnej od obcego pośrednictwa. W zakresie taryf eksportowych konieczną jest również większa niż dotychczas ich elastyczność, przystosowana do zmiennych warunków rynkowych, wa

lutowych i celnych zagranicą. Taryfy eksportowe wprowadzane były często zbyt późno, aby móc wydatnie ułatwić nasz eksport, lub uchronić go od strat spowodowanych zmiennością czynników wyżej wyszczególnionych. Przytem racjonalna współpraca kolei z życiem gospodarczem wymaga, aby przy ustalaniu stawek przewozowych czynnikiem decydującym były nie koszta własne kolei przy przewozie danego towaru, lecz kalkulacja eksportowa tego towaru. Konieczność gospodarcza popierania eksportu i utrzymania aktywności bilansu handlowego, nie powinna być tu majoryzowana zasadą samowystarczalności gospodarczej P. K. P. i w wypadkach zasługujących na uwzględnienie z punktu widzenia interesów naszego gospodarstwa narodowego, przyznane ulgi taryfowe winny być pokrywane z funduszów skarbowych.

Taryfy przewozowe z portów polskich do zaplecza wymagają specjalnej uwagi i większego niż dotąd uwzględniania interesów życia gospodarczego. Obniżka tych taryf wskazaną jest ze względu

1. na konieczność zapewnienia tak portom naszym jak i kolejom frachtów powrotnych,
2. ze względu na wprowadzenie ceł preferencyjnych morskich.

W naszym handlu zagranicznym eksport jak wiadomo przewyższa kilkakrotnie import pod względem wagowym. Stosunek ten uwydatnia się również w obrotach naszych portów. Powyższy stan rzeczy sprawia, że całe tabory wagonów towarowych wracają puste z portów do zaplecza, gdyż natężenie ładunków w jedną i drugą stronę jest bardzo nieproporcjonalne. W interesie własnym kolei leży więc, aby przez obniżkę taryf powrotnych zapewnić sobie wyzyskanie taboru a portom naszym dać możność ściągnięcia do siebie importu, który dotychczas często nie rentuje się z powodu nadmiernych kosztów przewoźnego.

Cła preferencyjne morskie, skierowały na porty nasze cały szereg towarów przechodzących dotychczas drogą lądową. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że przy imporcie przez porty, przewóz towarów koleją do miejsca przeznaczenia w licznych wypadkach znacznie się przedłużył, wówczas widzimy, że z ceł preferencyjnych skorzystały nietylko nasze porty, ale w znacznej mierze również koleje. Cały szereg ośrodków przemysłowych i konsumcyjnych, które dotychczas kierowały swój import przez granicę lądową, nieraz bardzo bliską, obecnie kierują go via porty polskie. Taryfy przewozowe P. K. P. nie zostały jednak przystosowane do zmian kierunkowych w masowych transportach importowych, wywołanych wprowadzeniem ceł preferencyjnych. Koszt zwiększonej trasy przewozu stanowi dla niektórych lokalnych przemysłów tak duże podrożenie produkcji, że zagraża im likwidacją. Dlatego koniecznem jest w takich wypadkach obniżenie stawek przewozowych do kosztów transportu poprzednią drogą, z której dawniej korzystano w chwili wejścia w życie cła preferencyjnego.

Niezmiernie ważnym momentem jest również radykalne obniżenie lokalnych opłat kolejowych w portach polskich, gdyż opłaty te decydują nieraz o możliwości konkurencyjnej naszych portów. Przy równych zasadniczo stawkach przewozowych via porty polskie i porty niemieckie obserwowaliśmy często, że dany towar kierował się na

porty niemieckie. Przy bliższej analizie porównawczej kosztów transportów okazywało się, że mimo równych lub nawet niższych stawkach przewozowych via porty polskie, wysokie opłaty lokalne jak np. postojowe wagonów, stanowiło przyczynę kierującą ładunki na obce porty. W poszczególnych wypadkach opłaty lokalne w Gdyni i Gdańsku czynią nawet nierealnemi zniżki przyznane przez P. K. P. w formie taryf specjalnych lub ulgowych.

Taryfy tranzytowe są wszędzie w Europie pierwszorzędnym instrumentem polityki protekcyjnej względem własnych portów oraz żeglugi. Stanowią one również pierwszorzędne źródło dla podniesienia dochodów kolei. Rozwinięty tranzyt stanowić będzie poważną pozycję w dochodach P. K. P., które uzyskawszy w ten sposób nowe środki finansowe będą mogły wydatniej zmniejszyć obciążenie krajowego przemysłu i handlu kosztami przewozu. Toteż polityka tranzytowa naszych kolei winna mieć na względzie jedynie własny interes budżetowy oraz rozwój portów polskich. Żadne inne względy jak np. porównanie z kosztami przewozów po taryfach wewnętrznych nie powinne być brane pod uwagę, gdy chodzi o pozyskanie towaru mającego inne drogi do wyboru. Od aktywnej polityki tranzytowej naszych kolei zależny jest rozwój strefy przyciągania naszych portów w krajach leżących w ich naturalnem zapleczu, który obejmuje większą część Europy środkowej wraz z jej rozwiniętemi okręgami przemysłowemi.

J. Kunert.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

SPRAWOZDANIE EKSPORTOWE ZA MIESIĄC STYCZEŃ 1933 R.

Zboże:

W styczniu rb. konjunktura w branży zbożowej była nienajgorsza, obroty bowiem były nieco większe, jak w miesiącu poprzednim. Również poprawiły się ceny na cztery główne gatunki zbóż, które w tym okresie przedstawiały się, jak następuje:

	w styczniu 33 r.	w grudniu 32 r.
pszenica	24.30—25.30	21,00—22,00
żyto	14.30—14,73	13,60—13.80
jęczmień przemiał.	13.00—14,00	12,30—13,73
owies	13.00—13.23	11,00—11.30.

Jak z powyższego wynika, najwięcej zwyżkowały ceny na pszenicę, natomiast nieco mniej na żyto, jęczmień i owies. Zwyżka ta tumaczy się przedewszystkiem bardzo małą podażą zboża, a to ze względu na warunki atmosferyczne, które przy nierównej pogodzie pociągnęły za soba wstrzymanie młócki, oraz zmniejszenie dowozów z Kongresówki z powodu złych warunków komunikacji. Młyny notowanych przez giełdę cen nie chciały początkowo płacić, tłumacząc się trudnym zbytem mąki przy bardzo ciężkich warunkach regulacji ze strony hurtowników mącznych. Dopiero przy końcu miesiąca przystąpiły młyny do intensywniejszych zakupów. Wojsko w dalszym ciągu kontynuowało zakupy owsa i żyta po cenach giełdowych, co przyczyniło się do stopniowej zwyżki cen.

Wywóz zboża (żyta, pszenicy, jęczmienia i owsa), który dokonywany był jedynie za pośrednictwem W. M. Gdańska zmniejszył się w stosunku do grudnia

ub. roku o około 50%. Ogółem wywieziono zboża przeszło 1000 ton, wartości około 150 tys. zł. Główną pozycję w eksporcie stanowił jęczmień oraz żyto.

Artykułów strączkowych (groch, peluszka, wyka) wywieziono około 288 ton, wartości ca. 50 tysięcy złotych, wobec 345 ton, wartości 90 tysięcy złotych w ubie i Gdańsk.

Nasiona:

Eksport nasion wynosił ca 49 ton, wartości ca 27 tysięcy złotych, wobec 48,06 ton, wartości 28.069 złotych w ubiegłym miesiącu. Artykułem eksportowym był mak niebieski, nasiona buraków ekend., koniczyna biała i czerwona, tymotka, seradela, gorczyca i wyka. Eksport kierowany był do Austrji, Anglji, Danji, Gdańska, Holandji i Niemiec.

Przetwory młynarskie:

Eksport mąki pośledniej żytniej i pszennej wynosił w okresie sprawozdawczym około 120 ton, wartości około 17,5 tysięcy złotych, wobec 385 ton, wartości przeszło 51 tys. zł w ubiegłym miesiącu. Eksport kierowany był głównie do Norwegji i Niemiec.

Ryż i mąka ryżowa:

Produkcja w przemyśle ryżowym wynosiła w styczniu br. 3.127.928 kg.

W stosunku do ubiegłego miesiąca zbyt produktów na rynku wewnętrznym zmniejszył się o ca 1100 ton, a na rynkach zagranicznych o ca 400 ton. Objaw ten jest normalnym objawem sezonowym, gdyż większość zapotrzebowania na ten miesiąc pokrywana jest już w miesiącu grudniu.

Makuchy:

Eksport makuchów do Niemiec wynosił 60 ton, wobec 175 ton w ubiegłym miesiącu.

Z powyższej ilości wywozu przypada na wywóz

makuchów lnianych	—	30 ton
makuchów słonecznikowych	—	15 ton
makuchów z pestek morelowych	—	15 ton

Cukier i produkty uboczne:

Na rynkach światowych ceny cukru zdołały się utrzymać mniejwięcej na poprzednim — zresztą dość niskim — poziomie. Sytuacja statystyczna doznaje pod wpływem działania Międzynarodowej Umowy Cukrowniczej niewątpliwie poprawy; charakteryzują ją ostatnie obliczenia statystyków nowojorskich D. W. Dyer & Co., według których światowe zapasy cukru, które w dniu 31 sierpnia 1932 r. wynosiły 12.6 milj. ton, zmniejszą się na dzień 31 sierpnia 1933 r. do 10.6 milj. ton — czyli o okrągło 2 milj. ton, mimo, że w obliczeniach tych liczono się ze zmniejszeniem światowej konsumcji cukru o ca ½ miljona ton. Zmniejszenie zapasów nastąpi więc dzięki znacznemu spadkowi światowej produkcji cukru, które na kamp. 1932/33 szacowane jest na 24 milj. ton wobec 26½ milj. ton produkcji w kamp. 1931/32.

Jako ważniejsze wydarzenie na terenie międzynarodowym należy jeszcze podkreślić powołanie do życia centralnej organizacji sprzedaży wszystkich cukrowni jawajskich, która doszła do skutku pod nazwą „Nivas“ pod silnym naciskiem rządu holenderskiego i hołendersko-indyjskiego (drogą wydania osobnej ustawy), które najbardziej trzymają się obecnie jeszcze zasad ogólno-handlowych, a jednakże uznały, że w warunkach stworzonych przez ogólno-światową sytuację cukrownictwa racjonalne prowadzenie gospodarki produkcyjnej i sprzedażnej cukrownictwa Jawy jest możliwe tylko przy ścisłem zorganizowaniu się na podstawie kartelowej.

Dalszem ważnem wydarzeniem jest uchwalona przez ciała prawodawcze Stanów Zjednoczonych A. P. ustawa proklamująca niepodległość Wysp Filipińskich; wpływ jej na możliwości lokowania cukrów kubańskich w Ameryce, będzie się mógł jednakże uwydatnić dopiero po kilku latach przewidzianego okresu przejściowego, po którym zdolność konkurencyjna cukrów z tych wysp, wobec cukrów kubańskich zostałaby zniwelowana.

Dane cyfrowe co do produkcji oraz wysyłki cukru z Pomorza przedstawiają się per 1. II. 1933 r. następująco:

Cukier biały:

do dyspozycji w kamp. 1932/33 po odliczeniu przerobów		— 60.389 q
wysłano do kraju		— 21.048 q
zapas na 31. I. 1933 r.		— 39.341 q

Cukier surowy I. rzutu:

remanent z kamp. 1931/32 i produkcja kamp. 1932/33		463.309 q
z tego wysłano:		
na eksport bezpośrednio	49.000 q	
do wolnych składów w Gdyni	136.503 q	185.503 q
zapas na 31. I. 1933 r.		277.806 q

Cukier surowy II. rzutu:

remanent z kamp. 1931/32 i produkcja kamp. 1932/33		14.634 q
z tego: przerobiono	8.175 q	
wysłano do kraju	298 q	8.473 q
zapas na 31. I. 1933 r.		6.161 q

Eksport wytłoków suszonych buraczanych i suszonych buraków wynosił w styczniu 276,4 ton, wobec 423,66 ton. w ubiegłym miesiącu. Eksport kierowany był do Czechosłowacji oraz W. M. Gdańska dla dalszego wywozu. Ceny eksportowe wynosiły za 100 kg: za wytłoki suszonych buraków 6.— zł, a za suszone buraki pełnowartościowe — 10.— złotych.

Masło:

Sytuacja na rynku maślanym uległa dalszemu pogorszeniu. Z powodu zmniejszonej podaży surowca — produkcja masła spadła w stosunku do grudnia o ca 20%. a w porównaniu do stycznia 1932 o ca 33%. Pomimo zmniejszonej produkcji — ceny masła spadły w okresie sprawozdawczym w stosunku do grudnia ub. roku o ca 10%. Sytuacja eksportowa bez zmiany.

Trzoda chlewna:

Eksport świń z Pomorza wynosił w styczniu br. 710 sztuk, wartości około 65 tysięcy złotych. Z ilości tej przypada na wywóz do Austrji 670 sztuk. na wywóz do Czechosłowacji — 40 sztuk. W stosunku do eksportu w grudniu ub. r. — wywóz zmniejszył się o ca 50%, a w stosunku do listopada ub. r. o około 75%. Na zmniejszenie się eksportu wpłynęło znaczne zredukowanie przez władze austrjackie nadkontyngentu importowego. Ceny płacone rolnikom za żywiec wahały się loco stacja załadowania od 90 — 94.— zł za 100 kg.

Eksport owiec do Francji wynosił 872 sztuk. wartości 35.500,— zł. Ceny za owce żywej wagi wahały się loco stacja załadowania od 64,— do 70,— zł. za 100 kg.

Materjały i wyroby drzewne:

Sytuacja eksportowa w branży drzewnej w stosunku do ubiegłych miesięcy — bez zmiany.

W miesiącu styczniu Gdyńsko-Bydgoska Sekcja Materjałów Tartych z Drzew Iglastych wydała zaświadczeń wywozowych na 477,5 ton, tarcicy (desek. bali sosnowych i kantówek). Z ilości tej przypada na wywóz:

do Francji	—	402,5 ton
do Danji	—	42,5 ton
do Szwajcarji	—	17,5 ton
do Belgji	—	15 ton
	Razem	477,5 ton

Eksport bloków sosnowych nieobrobionych do Niemiec wynosił 44,72 m³.

Eksport drzewa opałowego wynosił 18 m³, wobec 37 m³ w ubiegłym miesiącu. Rynkiem zbytu były Prusy Wschodnie.

Eksport pasków drzewnych wynosił 1.152 kg. Eksport kierowany był do Grecji. Listew na ramy do obrazów wywieziono na ogólną wartość 439,87 zł.

Krzesła i fotele:

Eksport krzeseł do Holandji wynosił w styczniu br. 2575 sztuk. wobec 4750 sztuk w ubiegłym miesiącu. Sytuacja eksportowa staje się z miesiąca na miesiąc coraz trudniejsza, czego najlepszym dowodem jest zaobserwowany od dłuższego czasu stopniowy spadek eksportu.

Na stopniowe zmniejszanie się naszego eksportu wpływają dwie przyczyny — ogólno-światowy kryzys gospodarczy oraz premjowanie eksportu przez kraje konkurencyjne, które uniemożliwia naszemu przemysłowi normalną kalkulację eksportową.

Bekony i szynki:

Sytuacja w przemyśle bekonowym pozostaje w stosunku do grudnia ub. r. nagół bez zmian. Przeciętne ceny za surowiec bekonowy utrzymane były na poziomie cen, płaconych w grudniu, czyli wynosiły od 83—88,— zł. za 100 kg.

Dane cyfrowe odnośnie wywozu bekonów i szynek z Pomorza podane zostaną w następnem sprawozdaniu.

Drób bity:

Eksport drobiu bitego do Prus Wschodnich wynosił 113 kg.

Dziczyzna:

Eksport królików i zajęcy wynosił 34 sztuk. Rynkiem zbytu były Niemcy.

Wyroby gumowe:

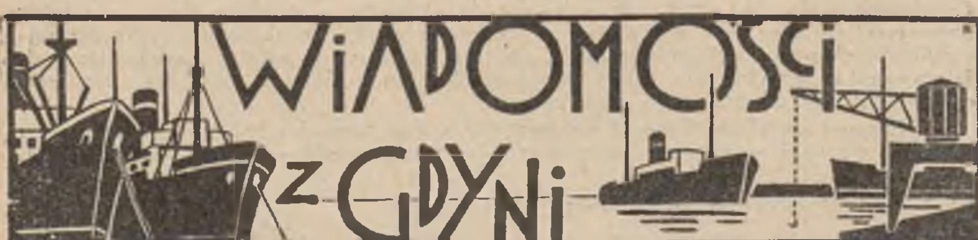
Eksport zmniejszył się w stosunku do wywozu w grudniu ub. r. o około 82%, a w stosunku do stycznia 1932 o około 55%. Artykułem eksportowym było przeważnie obuwie letnie. Głównym rynkiem zbytu była Holandja.

Skóry surowe:

Eksport skór surowych wynosił 1378 sztuk. Rynkiem zbytu były Niemcy. Eksportowano skóry surowe bydlęce solone i końskie solone. Ceny skór bydlęcych utrzymane były na poziomie cen ubiegłych miesięcy, natomiast na skóry końskie ceny spadły o 10%.

Grzyby:

Eksport grzybów suszonych i marynowanych do Włoch wynosił 490 kg. wartości 1.569,— złotych.



OPŁATY PORTOWE W GDYNI.

Na skutek licznych życzeń sfer gospodarczych zaplecza naszego portu, podajemy w niniejszym numerze informacje o opłatach portowych w Gdyni.

Wszystkie opłaty w porcie gdyńskim, obowiązujące obecnie, podzielić można zasadniczo na dwa typy:

I. Opłaty obciążające statek i
II. Opłaty obciążające ładunek.

Pierwszy typ opłat obejmuje następujące:

1. Opłaty za wejście i wyjście statku.

Opłaty za wejście i wyjście statku obliczane są na podstawie 1 m³ pojemności netto danego statku, przyczem od statków próżnych, z balastem i tych, które wyładowują w porcie do 25% swej pojemności netto, jakoteż od statków pasażerskich stawka wynosi po zł 0,06 tak przy wejściu jak i wyjściu, natomiast od statków wyładowujących lub załadowujących powyżej 25% pojemności netto, po zł 0,12 za każdy m³ pojemności netto.

Od powyższych stawek przewidziane są następujące ulgi: Dla statków, kursujących na linjach żeglugi regularnej stawka zmniejsza się o 40%, natomiast dla trampów stawka normalna zmniejsza się o 10%, poczynając od 6-go wejścia do portu i o 20%, poczynając od 11-go wejścia do portu w ciągu danego roku kalendarzowego.

Statki zatrzymujące się na redzie i dokonywujące tu odprawy pasażerów czy też przeładunku towarów uiszczają opłatę i 50% mniejszą niż musiałyby uiścić w razie wejścia do portu.

Statki, kursujące na linjach żeglugi regularnej, jeśli zachodzą tak do Gdyni jak i do Gdańska, korzystają nadto ze zniżki dodatkowej w wysokości 50% należności, którąby obowiązane były zapłacić w wypadku zawinięcia tylko do Gdyni.

Jeśli statki, kursujące na linjach żeglugi regularnej, w ciągu tego samego rejsu odwiedzą port gdyński dwukrotnie, obowiązane są do uiszczenia opłaty tylko przy pierwszem zawinięciu do portu.

2. Opłaty pasażerskie.

Opłaty pasażerskie pobierane są za każdorazowe wylądowanie lub przyjęcie na pokład pasażerów.

Stawki te wynoszą:

w żegludze przybrzeżnej między przystaniami i portami wybrzeża polskiego i gdańskiego po zł 0,05 od osoby i w żegludze zamorskiej, niezależnie od zajmowanych przez pasażerów miejsc na statku (klas) po zł 0,50 od osoby.

3. Opłaty ryczałtowe.

a) roczne:

Statki używane stałe w obrębie portu, jak również w żegludze przybrzeżnej między miejscowościami, położonemi na wybrzeżu polskiem i gdańskiem, jakoteż holowniki i statki rybackie, mogą uiszczać opłaty ryczałtowe rocznie, które są obliczane w ten sposób, że znaleziony iloczyn (otrzymany z pomnożenia największej długości danej jednostki pływającej przez jej największą szerokość w metrach) mnoży się przez następujące stawki, wyrażone w złotych: a zależne od rodzaju jednostki pływającej: statki o napędzie mechanicznym — zł 3,—; statki bez napędu mechanicznego (żaglowce) — zł 2,— i statki rybackie o napędzie mechanicznym lub bez — zł 0,30.

b) jednorazowe:

Jednorazowe opłaty ryczałtowe zobowiązane są płacić następujące jednostki pływające i w następujących wysokościach:

Statki parowe, motorowe i żaglowe o długości 6—10 m	zł 5,—
Statki parowe, motorowe i żaglowe o długości 11—20 m	zł 10,—
Holowniki bez względu na wielkość	zł 50,—
Statki rybackie o pojemności 150 m³ netto i powyżej	zł 15,—
Wszelkie inne jednostki pływające rybackie	zł 1,50
Krypy, barki, pontony itp.	zł 10,—

Cudzoziemskie statki pasażerskie wycieczkowe, zatrzymujące się w porcie w celach turystycznych nie dłużej niż 3 doby obowiązane są do opłaty po 100,— zł za każdą rozpoczętą dobę.

Opłaty ryczałtowe obejmują opłaty za wejście i wyjście statku, pilotowe, za światła i boje oraz postojowe i przystaniowe (tylko w portach stanowiących własność państwa) a odnośnie turystycznych statków cudzoziemskich, o których była wyżej wzmianka, nadto inne opłaty, przewidziane w taryfie prócz opłat za korzystanie z holowników.

Statki rybackie, które uiściły roczne opłaty ryczałtowe w jednym z portów polskich, są wolne od wszystkich opłat portowych w innym porcie polskim za wyjątkiem opłat od ładunku.

4. Opłaty postojowe.

Statki pozostające w porcie dłużej niż 1 miesiąc, a nie uiszczające opłat ryczałtowych rocznych. obowiązane są do uiszczania postojowego za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden, według następujących stawek:

Statki. podlegające pomiarom morskim, w myśl ustawy z dn. 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych, uiszczają za każdy m³ pojemn. netto	zł 0,04
Statki, nie podlegające pomiarom morskim — za każdą tonę ładowności	zł 0,20
Statki, podlegające pomiarom morskim, a przebywające w swym porcie macierzystym, korzystają z ulgi w wysokości 50% normalnego postojowego.	

5. Opłaty przystaniowe.

Za korzystanie z przystani pobiera się od statków, leżących bezpośrednio przy danem nabrzeżu, za każdy metr długości. zajętej przez statek i każdą rozpoczętą dobę	zł 0.08
Statki natomiast stojące obok (w drugiej linji w stosunku do statku pierwszego) płacić winny za każdy metr długości zajęty przez siebie i za każdą rozpoczętą dobę	zł 0,05

6. Opłaty pilotowe.

Pilotowe pobierane jest łącznie za wejście i wyjście statków, posiadających ponad 100 ton pojemności netto i wynosi ono:

od statków o pojemności do 1.000 m³ netto	zł 30,—
od statków o pojemności od 1.000—2.000 m³ netto	zł 60,—
od statków o pojemności ponad 2.000 m³ netto:	
a) za pierwsze 2.000 m³ netto	zł 60,—
b) za każde rozpoczęte następne 500 m³ netto	zł 15,—

Ponadto za każde przeprowadzenie statku z jednego miejsca na drugie wewnątrz portu, wykonane na żądanie kapitana statku, pobiera się 40% opłat ustalonych wyżej.

Od normalnych opłat za pilotaż statku, jakoteż opłat za przesunięcie statku przewidziane są ulgi w wysokości 50% w następujących wypadkach:

a) dla statków linij regularnych,

b) dla statków zachodzących do portu w celach remontu, uzupełnienia zapasu paliwa, żywności, czy też innych materjałów wyekwipowania, o ile w porcie pozostają nie dłużej niż to jest im potrzebne dla załatwienia wspomnianych czynności i ponadto o ile nie wykonywują żadnych innych czynności handlowych.

c) dla statków prowadzonych przez kapitanów, którzy złożyli w miejscowym Kapitanacie Portu egzamin pilotowy.

Za niewykorzystanie pilota w czasie zamówionym pobiera się za każde rozpoczęte pół godziny opóźnienia po zł 20.—.

Użycie holowników, będących obecnie w eksploatacji Biura Holowniczo-Ratunkowego Żeglugi Polskiej, kosztuje zł 60,— za każdą rozpoczętą godzinę pracy holownika.

Wreszcie opłaty portowe winny być regulowane przez kapitanów odnośnych statków, względnie ich właścicieli lub wreszcie odnośnych maklerów.

Zwolnienia.

Od wszystkich wyżej podanych opłat są zwolnione:

a) okręty wojenne i statki szkolne,

b) wszelkie jednostki pływające, będące własnością Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, o ile nie są użyte do celów zarobkowych.

c) statki sportowe, o ile nie są użyte w celach zarobkowych.

d) jednostki pływające, zatrudnione przy budowie i konserwacji portu, o ile nie wykonują innych czynności zarobkowych,

e) wszelkie jednostki pływające nie dłuższe niż 6 m.

Ponadto od wszelkich rodzajów opłat przewidziane są zwolnienia, a mianowicie:

Od opłat za wejście i wyjście zwolnione są:

a) statki, zawijające w celach informacyjnych lub po dyspozycje, a pozostające w porcie nie dłużej niż 48 godzin i nie wykonywujące żadnych innych czynności handlowych.

b) statki, zachodzące do portu w celach remontu lub uzupełnienia paliwa, jakoteż artykułów niezbędnych dla statku, o ile nie pozostają dłużej niż wymaga cel zawinięcia i nie wykonywują ponadto żadnych czynności handlowych.

c) statki, szukające w porcie schronienia przed niepogodą i nie wykonywujące innych czynności handlowych,

d) statki polskie turystyczne i wycieczkowe, jeśli poza odprawą pasażerów nie wykonywują żadnych czynności handlowych.

Od opłat pasażerskich zwolnione są statki, wykonywujące wycieczki morskie, organizowane przez koła akademickie, szkolne, kulturalno-oświatowe, sportowe i dobroczynne.

Od postojowego zwolnione są tylko statki, znajdujące się w remoncie.

Od pilotowego zwolnione są statki, zatrzymujące się na redzie, jakoteż statki turystyczne i wycieczkowe, które poza odprawą pasażerów nie wykonywują żadnych czynności handlowych. Zwolnienie to nie odnosi się jednakże do opłat za korzystanie z holowników.

(Ciąg dalszy w następnym numerze).

POJEMNOŚĆ SKŁADOWA PORTU GDYŃSKIEGO.

Port gdyński w chwili obecnej posiada 21 różnych składów i magazynów o ogólnej powierzchni składowej 120.788 metrów kwadratowych, z czego jest 19 składów I strefy o powierzchni składowej 102.588 m. kw. i 2 składy o powierzchni 18.200 m. kw. leżą w II strefie portowej, tj. nie w bezpośredniem sąsiedztwie nabrzeży basenów. Do tego dochodzi chłodnia portowa o pojemności 700 wagonów i chłodnia rybna o pojemności 200 wagonów, wreszcie zbiorniki na melasę o pojemności 14.800 ton.

BEZPOśREDNIE TARYFY KOLEJOWE PORTU GDYŃSKIEGO.

Port gdyński w chwili obecnej posiada w komunikacji z innemi krajami następujące taryfy związkowe z bezpośredniemi stawkami opłat przewozowych:

z Bułgarją, przez Bazargic Sud (Batoni) — Oberîste i Giurgiu-Russe (Ruszczuk).

z Czechosłowacją, przez wszystkie odnośne punkty graniczne.

z Rumunją, przez Śniatyn Załucze-Grigore Chica Voda.

z Rosją przez wszystkie odnośne punkty graniczne,

z Niemcami przez wszystkie odnośne punkty graniczne.

z portami Bliskiego Wschodu kombinowane taryfy kolejowo morskie z przeładunkiem w rumuńskich portach morskich, w komunikacji z Istanbulem, Pireusem, Aleksandrją, Beyruthem, Hafją, Jaffą, Port Saidem, Salonikami, Varną itd.; taryfa ta umożliwia nadawanie przesyłek z Gdyni i do Gdyni za bezpośrednim listem przewozowym-konosamentem via Port Said w komunikacji z portami zatoki Perskiej, Indyj Angielskich i Holenderskich, chińskiemi, japońskiemi, wschodnio-afrykańskiemi i australijskiemi, via Istanbul z wszystkiemi portami tureckiemi i via Pireus z wszystkiemi portami greckiemi.

z portami wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych Ameryki kombinowane taryfy kolejowo-morskie z przeładunkiem w Gdyni z portami Baltimore, Norfolk, Boston, Filadelfja, Portland i New York. Taryfa ta umożliwia ponadto dalszy przewóz przesyłek do i od portów amerykańskich kolejami amerykańskiemi od i do wszystkich stacyj kolejowych Stanów Zjednoczonych.

z portami naddunajskiemi kombinowane taryfy dla przewozów koleją i Dunajem z przeładunkiem w portach naddunajskich Bratysławie i Komarnie, w komunikacji z Rumunją, Bułgarją, Jugosławją, Węgrami, Austrją i Niemcami.

Wszelkich informacyj w sprawach taryfowych udziela Biuro Akwizycyjno-Taryfowe Urzędu Morskiego w Gdyni.

GDYNIA OŚRODKIEM HANDLU SUROWCAMI WŁÓKIENNICZEMI.

Największym niewątpliwie sukcesem pracy portu gdyńskiego w roku ub. jest przyciągnięcie importu do Polski surowców włókienniczych, jak: bawełna, wełna, juta i inn., które przedtem przychodziły do nas przez obce porty oraz drogą lądową. Jest to wynik długotrwałych wysiłków, zarówno ze strony samego portu, jak władz państwowych i kół gospodarczych. Bardzo doniosłą rolę odegrały przytem także cła preferencyjne, jak również wyposażenie portu gdyńskiego w dostateczne, narazie przynajmniej, magazyny i urządzenia przeładunkowe, a wreszcie zorganizowanie przez gdyńskie firmy ekspedycyjne niezbędnego aparatu odbiorczego. Nie bez znaczenia jest tu także pozyskanie szeregu regularnych linij okrętowych z portami w krajach produkcji tych surowców.

W roku 1932 przywieziono do Gdyni 26.839 ton bawełny, co odpowiada ilości około 130.000 bel, czyli o 20.775 ton, a o blisko 100.000 bel więcej, niż w roku 1931. Z ogólnej ilości bawełny, przywiezionej w roku ub. 1.955 ton przeszło przez Gdynię, jako artykuł tranzytowy, przeznaczony dla Czechosłowacji.

Wełny przywieziono do Gdyni w roku 1932 — 5.083 ton (w r. 1931 — 31 ton), juty 4.654 ton (w r. 1931 — przywozu juty wcale nie było), wreszcie sizalu, konopi i inn. 426 ton (w r. 1931 — 51 ton).

NOWA LINJA OKRĘTOWA GDYNIA—SYCYLJA.

Duńska linja okrętowa J. Lauritzen w Kopenhadze uruchomiła bezpośrednią komunikację okrętową z portów sycylijskich, a mianowicie Katanji, Palermo i Mesyny do Gdyni. Odjazdy będą następowały w dziesięciodniowych odstępach.

Najbliższe okręty odejdą z wymienionych portów około 19 bm. oraz 2 marca roku bieżącego i będą kierowane bezpośrednio z Sycylji do Gdyni. Czas podróży oblicza się na 17 do 18 dni.

Linja duńska J. Lauritzen jest armatorem wyspecjalizowanym w transporcie owoców. Agenturę powyższej linji otrzymała Polska Agencja Morska w Gdyni.

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ GDYNIĘ W STYCZNIU BR.

W styczniu br. wywieziono przez Gdynię ogółem 322.645 ton węgla. Węgiel ten był przeznaczony do następujących krajów: do Szwecji — 130.611 ton, do Norwegji 61.468 ton, do Finlandji 12.595 ton, do Łotwy 2.040 ton, do Danji 2.679 ton, do Francji 12.280 ton, do Holandji 10.140 ton, do Belgji 4.840 ton, do Włoch 5.520 ton, do Grecji 4.730 ton, do Egiptu 6.000 ton, do Algieru 6.345 ton, do Irlandji 24.107 ton, do Argentyny 6.700 ton. Zmniejszył się w styczniu wywóz węgla do krajów skandynawskich i bałtyckich, natomiast zwiększył się do krajów śródziemnomorskich do Francji i Irlandji.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW PORTOWYCH.

Wiceprezes urzędujący Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. konsul L. Byczkowski, zaprzysiągł w dniu 16 lutego 1933 r. w za-

stępstwie Prezesa Izby, trzech nowych rzeczoznawców portowych. pp.: Stanisława Kawczyńskiego na rzeczoznawcę wagi i ilości towarów, Leona Smolenia na rzeczoznawcę wagi i ilości towarów, inż. Henryka Tadeusza Kossakowskiego na rzeczoznawcę dla masła.

POŁOWY MORSKIE W STYCZNIU.

Połowy morskie w styczniu były utrudnione z powodu częstych burz, jak również przez napędzony lód do portów i przystani, przez który nawet większe kutry nie zawsze mogły przebijać się na otwarte wody. Rybołóstwo styczniowe opierało się głównie na połowach szprotów, których zdobycz utrzymała się na wysokości połowów grudniowych (871,4 ton).

Razem ze szprotami łowiono dość duży procent śledzi, pozatem w dwóch wypadkach wyciągnięto razem ze szprotami około 40 kg wątłuszy. Inne gatunki ryb łowiono w minimalnych ilościach. Łososi złowiono zaledwie 550 kg, co wskazuje na słaby tego roku sezon połowu tych ryb. Próby połowu ryb niewodami pod lodem dawały bardzo słabe rezultaty.

Ceny na ryby podniosły się nieco w stosunku do grudnia, co spowodowane zostało dużem zapotrzebowaniem na rybę oraz brakiem jej, na skutek słabych połowów.

Ogółem złowiono w styczniu 915.740 kg ryb, z czego:

łososi	550 kg	śledzi	28.060 kg
mielnicy	130 kg	szprotów	871.400 kg
troci	120 kg	węgorzy	3.900 kg
storni	3.510 kg	wątłuszy	7.180 kg
sieji	75 kg	węgorzyc	600 kg
okoni	10 kg	szczupaków	240 kg

Do wędzarń miejscowych sprzedano 318.170 kg ryb, do Gdańska wywieziono 219.810 kg, na rynku miejsc. sprzedano 377.760 kg.

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W ROKU 1932.

W r. 1932 rybołówstwo przybrzeżne dało ilościowo nadzwyczaj korzystne wyniki, osiągając nienotowaną dotychczas cyfrę ponad 7 milj. kg złowionych ryb. Wysoka cyfra ogólnych połowów spowodowana została w r. ub. w pierwszym rzędzie obfitemi połowami szprotów. Szproty stanowią podstawowy gatunek ryb poławianych na naszych wodach w sezonie zimowym, podczas gdy w sezonie letnim rybołóstwo przybrzeżne opiera się głównie na połowach plastug (flonder). Te dwa gatunki stanowią 90 proc. całkowitych rocznych połowów.

Wartość połowów, wskutek niskich cen na ryby, obniżyła się jednak przeciętnie o 50 proc. w porównaniu z cenami przed dwoma laty. Spadek cen na ryby zahamowany został ostatnio skoncentrowaniem handlu rybnego w Gdyni. Dzięki wybudowaniu hali i chłodni rybnej, cały szereg firm krajowych zaopatruje się obecnie w ryby w Gdyni, przez co zwiększył się znacznie popyt i ceny nie ulegają już, nawet przy obfitych połowach, tak znacznym wahaniom, jak w latach ubiegłych.

W ciągu r. 1932 złowiono w rybołówstwie przybrzeżnem ogołem 71.842 kwt. ryb, wartości 1.450.000 zł, z czego:

szprotów	54.332 kwt.	—	wartości	230.400 zł
płastug	7.562 kwt.	—	„	280.000 zł
śledzi	2.334 kwt.	—	„	110.640 zł
węgorzy	1.075 kwt.	—	„	240.840 zł
wątluszy	3.805 kwt.	—	„	145.730 zł
łososi	858 kwt.	—	„	312.760 zł
kwapów	824 kwt.	—	„	42.760 zł
szczupaków, okoni i płoci	918 kwt.	—	„	80.540 zł
innych gatunków	50 kwt.	—	„	5.600 zł

Rok 1932 był drugim rokiem wyjścia naszych rybaków poza wody przybrzeżne i rozpoczęcia połowów dalekomorskich, bałtyckich oraz śledziowych na Morzu Północnem.

Rybołówstwo bałtyckie w ubiegłym roku wykazało dalszy rozwój, aczkolwiek w ogólnej ilości zdobyczy połowu na dalszych wodach zajmują skromne miejsce. Złowiono tam ponad 124.000 kg ryb, przeważnie płastug. Na połowy te wyjeżdżało stale w ciągu wiosennych miesięcy 8 kutrów.

Rybołówstwo śledziowe na Morzu Północnem miało również przebieg dość pomyślny. Połowy rozpoczęto z początkiem sezonu śledziowego, tj. w maju, a ukończono w grudniu. 8 statków śledziowych przy 9 rejsach każdy, złowiło ok. 2.850 ton śledzi, które po zasoleniu i położeniu do beczek, przewożono transportami do Gdyni.

Ogółem zatem w naszem rybołówstwie morskiem złowiono około 10 milj. kilogramów ryb, co w porównaniu z ubiegłemi latami stanowi ogromny postęp. Średnie roczne połowy dziesięcioletniego okresu od 1920 do 1930 roku stanowią zaledwie 2,5 milj. kg. Widzimy więc, że praca nad rozwojem naszego rybactwa morskiego, postawiona u nas przed paru laty na właściwe tory, zaczyna wydawać nadspodziewanie obfite plony. Z całą pewnością można stwierdzić, że plony te będą daleko obfitsze, o ile dojdzie do skutku budowa dalszych kilku większych kutrów rybackich, jakich dotychczas wybudowaliśmy w Gdyni tylko 4.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn z Gdyni 21. II. — z Gdańska 28. II.
s/s Poseidon z Gdyni 28. II. — z Gdańska 4. III.
s/s Śląsk z Gdyni 7. III. — z Gdańska 11. III.

Do Rygi

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur z Gdyni 20. II.
s/s Uranus z Gdyni 27. II.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk z Gdyni 21. II. — z Gdańska 24. II.
s/s Tczew z Gdyni 28. II. — z Gdańska 3. III.
s/s Cieszyn z Gdyni 7. III. — z Gdańska 10. III

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Perseus z Gdyni 20. II. — z Gdańska 22. II.
s/s Nereus z Gdyni 23. II. — z Gdańska 25. II.
s/s Ibis z Gdyni 27. II. — z Gdańska 1. III.
s/s Hector z Gdyni 2. III. — z Gdańska 4. III.

Do Amsterdamu — Amsterdam

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus z Gdyni 19/20. II. z Gdańska 23. II.
s/s Pluto z Gdyni 26/27. II. — z Gdańska 2. III.
s/s Perseus z Gdyni 6. III. — z Gdańska 9. III.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk z Gdyni 21. II. — z Gdańska 24. II.
s/s Cieszyn z Gdyni 7. III. — z Gdańska 10. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis z Gdyni 27. II. — z Gdańska 1. III.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Indalsaelven z Gdyni 21. II. — z Gdańska 23. II.
s/s Hinrich z Gdyni 25. II. — z Gdańska 1. III.
s/s Albrecht z Gdyni 28. II. — z Gdańska 4. III.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur z Gdańska 25. II.
s/s Uranus z Gdańska 4. III.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. z Gdańska 1. III. — z Gdyni 2. III.
s/s Warszawa lub substyt. z Gdańska 15. III. — z Gdyni 16. III.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 22. II. z Gdyni 23. II.
s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 8. III. — z Gdyni 9. III.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów z Gdańska 22. II. — z Gdyni 23. II.
s/s Lublin z Gdańska 1. III. — z Gdyni 2. III.
s/s Lwów z Gdańska 8. III. — z Gdyni 9. III.

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

Uwaga: Statek laduje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine z Gdyni 26/27. II. — z Gdańska 4. III.
s/s Tiber z Gdyni 13. III. — z Gdańska 18. III.
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 22. II. — z Gdańska 25. II.
s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 1. III. — z Gdańska 4. III.
s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 8. III. — z Gdańska 11. III.

Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday: z Gdańska w każdy czwartek — from Danzig every Thursday —

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdańska 23. II. — z Gdyni 27. II.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus z Gdańska 21. II. — z Gdyni 24. II.
s/s Akershus z Gdańska 7. III. — z Gdyni 10. III.

Do Malmö — Helsingfors — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Anna Gretha z Gdańska 23. II.

Do Lubeki (Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdańska 23. II. — z Gdyni 27. II.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm z Gdyni 1. III.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm z Gdyni — 1. III.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Broholm z Gdyni 22/23. II.
s/s Ebro z Gdyni 8/9. III.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger z Gdańska 12/13. III. — z Gdyni 12/13. III.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Algeria — Egypt — Palestine — Syria — Turkey — Greece — Blach Sea Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Blaland z Gdyni 2. III. — z Gdańska 3. III.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn 21. II.
s/s Scanyork 11. III.
s/s Scanmail 26. III.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski z Gdyni 15. III.

Do Afryki Południowej i Australji — South Africa and Australia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Hammaren z Gdyni — wkońcu lutego/w początku marca
End of February/Beginning of March.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 15. II.	s/s Scanyork 2. III.
s/s Scanmayl 1. III.	s/s Scanmayl 16. III.
s/s Scanstates 8. III.	s/s Scanstates 23. III.

Linja Gdynia—Ameryka

z Nowego Yorku s/s Pułaski 24. II. — przyjazd do Gdyni 8. III.
z Nowego Yorku s/s Pułaski 31. III. — przyjazd do Gdyni 12. IV.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga — s/s Hinrich 22. II. — przyjazd do Gdyni 25. II.
z Hamburga — s/s Albert 25. II. — przyjazd do Gdyni 28. II.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew — 24. II.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 3. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Ibis 21. II. — przyjazd do Gdyni 27. II.
z Rotterdamu — s/s Hector 25. II. — przyjazd do Gdyni 2. III.
z Rotterdamu — s/s Orest 28. II. — przyjazd do Gdyni 6. III.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 23. II. — przyjazd do Gdyni 27. II.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk 1. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis 18. II. — przyjazd do Gdyni 27. II.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Warszawa 23. II. — przyjazd do Gdańska 26. II.
z Londynu s/s Warszawa 9. III. — przyjazd do Gdańska 12. III.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 22. II.	s/s Baltonia 23. II.
s/s Baltonia 8. III.	s/s Baltonia 9. III.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lublin 23. II. — przyjazd do Gdańska 26. II.
z Hull s/s Lwów 2. III. — przyjazd do Gdańska 5. III.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux- La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Tiber — około (about) 27/28. II.	s/s Tiber — około (about) 4/6. III.
s/s Magnus — około (about) 9/10. III.	s/s Magnus — około (about) 14/16. III.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Broholm 12. II.	13. II.	20. II.
s/s Egholm 21. II.		—

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig
(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira).

F. G. Reinhold Ltd.

z - from	s/s Egholm
Tarragona	15. II.
Valencia	16. II.
Malaga	—
Cadiz	—
at Gdynia	—

Sycylja — Gdynia — Gdańsk
Sicily — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Catalonia — ładuje (loads) 23/25. II. — przyjazd do Gdyni 15. III.
s/s Iberia - ładuje (loads) 9/11. III. — przyjazd do Gdyni 28. III.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — ładuje (loads) 27. II. — 3. III.
s/s Bothnia — ładuje (loads) 1. III. — 9. III.

Palestyna (Haifa—Jaffa) — Gdynia
Palestine (Haifa—Jaffa) — Gdynia

Svenska Orient Linien — Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Aleksandria	Jaffa	Haifa	Gdynia
m/s Hemland — ładuje (loads)	24. II.	—	25. II.—3. III.	21. III

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Tampa	—	—	—
m/s Trolleholm	8. II.	13. II.	21. II.
m/s Stureholm	18. II.	25. II.	—
m/s Topeka	28. II.	3. III.	—
s/s Togela	8. III.	13. III.	21. III.
m/s Svaneholm	15. III.	23. III.	—
m/s Tortugas	28. III.	3. IV.	—
m/s Vasaholm	8. IV.	13. IV.	21. IV.
m/s Toledo	18. IV.	23. IV.	—

Casablanca — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — ładuje (loads) 20. II. — 23. II. — przyjazd do Gdyni — due at Gdynia — 12/15. III.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	ładuje (loads)	oczekiwany w Gdyni expected at Gdynia
s/s Equator	w I-szej połowie marca I-st Half of March	około (about) 25 IV.
s/s Mercator	w końcu marca End of March	około (about) 10. V.
s/s Bore IX	w połowie kwietnia Middle of April	około (about) 30. V.



ZNIŻKA OPŁAT PORTOWYCH W GDAŃSKU.

Rada Portu Gdańskiego wprowadziła obniżenie opłat portowych dla następujących towarów: dla słodu z 72 fen. na 48 fen., dla sody eksport. z 48 fen. na 35 fen., dla cementu z 40 fen. na 30 fen., dla drutu stalowego i żelaznego z 72 fen. na 48 fen. od tony. dla miękkiego drzewa tartego. z przeznaczeniem do pozaeuropejskich portów z 30 fen. na 15 fen. od mtr. sześć.

REORGANIZACJI ADMINISTRACJI PORTU W HAMBURGU.

W ostatnim czasie specjalna komisja parlamentarna omawiała sprawę ewentualnej reorganizacji portu hamburskiego. Głównie rozpatrywano kwestję usprawnienia manipulacyj statków i towarów. co będzie można osiągnąć przez zastąpienie obecnej administracji państwowej przez instytucję prywatną. Towarzystw które należałoby stworzyć zajęłoby się administracją pirsów i nabrzeży. przyczem państwo mogłoby być głównym. a nawet jedynym udziałowcem tego przedsiębiorstwa, t. zw. „Gemischtwirtschaftliche Betriebe". Wymienione przedsiębiorstwo ustalałoby wszelkie opłaty portowe, administrowałoby nabrzeżami. przeprowadzałoby odpowiednią propagandę portu oraz zajmowałoby się wszelkiemi sprawami wchodzącemi w zakres administracji portu. Tego rodzaju przedsiębiorstwo mogłoby bardziej skutecznie współzawodniczyć w międzynarodowej walce konkurencyjnej, aniżeli mało elastyczna administracja państwowa.

Hamburskie koła żeglugowo-portowe spodziewają się. w związku z reorganizacją administracji. poważnej obniżki opłat portowych.

STAWKI FRACHTOWE W 1932 R. Z PORTÓW ANGIELSKICH.

Poniżej podaje się przeciętne stawki frachtowe dla podróży z Tyne, Blyth. Wear i West Hartlepool do następujących portów bałtyckich:

	1932	1931	1930	1929
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
Reval	—	5 9	4 6	6 7½
Helsingfors	3 11	4 7	4 7½	6 2
Kłajpeda	4 3	5 0	—	6 5
Kilonja	—	4 9	4 1¼	6 5½
Szczecin	4 6	4 1½	4 5	6 0½
Aarhus	4 3¼	4 5	4 4½	6 3½
Korsor	5 9	—	—	6 3
Kopenhaga	4 5	4 8	4 5½	6 11
Sztokholm	4 5½	5 1½	4 5	6 2
Malmö	3 9	4 6	4 9¼	6 1
Norrköping	4 9	—	5 0	7 2¼
Północ Norwegji	5 11½	6 1½	6 8¼	8 2

RUCH PORTOWY W LONDYNIE W 1932 R.

W 1932 roku przeszło przez port londyński około 54.000.000 n. r. t., podczas gdy w 1931 r. — około 56.000.000 n. r. t. W porównaniu z 1930 rokiem, który był rokiem rekordowym. ruch zmniejszył się tylko o 7%. Głównej przyczyny w zmniejszeniu się ruchu portowego należy szukać w spadku handlu zagranicznego Anglji.

OBROTY PORTOWE HAMBURGA W 1932 R.

W roku sprawozdawczym weszło do portu hamburskiego około 12.900.000 ton towarów, podczas gdy w 1931 roku — 14.900.000 ton. Oznacza to spadek o 13.5%. Spadek ten przypada na surowiec — 1.300.000 ton oraz na środki spożywcze — 700.000 ton. Również eksport towarów przez Hamburg zmniejszył się i tak w 1932 r. wywieziono 6.900.000 ton towarów, a w r. 1931 — 8.300.000 ton, t. zn. wywóz zmniejszył się o 16.9%. Spadek ten nastąpił wskutek zmniejszenia się eksportu produktów skończonych — o 600.000 ton oraz środków spożywczych i surowców — o 800.000 t.

W roku sprawozdawczym zawinęło do portu 18.600 statków o pojemności 18.300.000 t. netto, podczas gdy w 1931 r. — 20.300 statków o pojemności 20.900.000 t. netto, a zatem ruch statków zmniejszył się o 12,5%. Opuściło zaś port 20.400 statków o pojemności 18.100.000 ton netto, w 1931 — port hamburski opuściło 21.900 statków o pojemności 20.700.000 t. netto. 1-go lutego br. było w Hamburgu unieruchomionych statków 146 — o pojemności 542.108 ton brutto, podczas gdy z początkiem stycznia br. było 145 statków o pojemności 568.693 ton brutto.

OBROTY PORTOWE BORDEAUX W 1932 R.

W roku sprawozdawczym przeszło przez port w Bordeaux 3.143 statków o pojemności 8.194.942 n. r. t., podczas gdy w 1931 — 3.498 statków o pojemności 8.302.418 n. r. t. Ruch pasażerski spadł o 10%: i tak w 1932 r. przyjechało 23.143 osoby, wyjechało zaś 23.213 osób, w 1931 r. przyjechało 24.962 osoby, wyjechało zaś 29.069 osób. Ogólny obrót towarowy wynosił w 1932 — 4.054.207 ton, z tego przypadało na import 3.320.644 ton, a na eksport 733.563 ton. Obrót towarowy w 1931 r. wynosił 4.460.982 ton, z tego na import przypadało 3.464.348 ton, na eksport 996.634 ton.

RUCH STATKÓW W GANDAWIE W 1932 R.

W 1932 r. zawinęło do portu Gandawy 2.117 statków o pojemności 2.139.641 ton moorsom, podczas gdy w roku poprzednim zawinęło 2.540 statków o pojemności 2.573.813 ton, oznacza to spadek o około 16%.

RUCH STATKÓW W KANALE KILOŃSKIM W 1932 R.

W 1932 roku przeszło przez Kanał Kiloński 41.633 statki o pojemności 12.849 n. r. t. w roku poprzednim przeszło 48.286 statków o pojemności 17.757 n. r. t. Ruch statków w 1932 roku w porównaniu z 1931 zmniejszył się o 28%. Zmniejszenie sie ruchu jest spowodowane nietylko spadkiem ruchu okrętowego, lecz również wysokiemi opłatami w kanale kilońskim.

RUCH PORTOWY ANTWERPJI.

W miesiącu styczniu br. odwiedziło port antwerpijski 784 statki o pojemności 1.684.707 ton moorsom, podczas gdy w tym samym miesiącu ubiegłego roku zawinęło 786 statków o pojemności 1.701.960 ton moorsom. Na 784 statki, przybyło z Hiszpanji 32, z La Plata 25, Morza Śródziemnego 24, Indyj Brytyjskich 21, Zatoki Meksykańskiej 18, Oceanu Spokojnego 17, Australji 14, Ameryki Północnej 14, Turcji i Morza Białego 10, Zachodniej Afryki i Konga 7, Dalekiego Wschodu 7, Brazylji 5, Afryki Wschodniej 5, Jawy i Oceanu Indyjskiego 2, Indyj Zachodnich oraz Kapu 1. Pod względem bandery pierwsze miejsce zajmowała Anglja z 261 statkami, drugie Niemcy z 133, trzecie Holandja z 68, czwarte Norwegja z 66 statkami.

BUDOWA STATKÓW W 1932 R.

Według danych „Lloyds Register" zbudowano w roku sprawozdawczym 307 statków o pojemności 726.591 ton brutto. W tem jest pięć linjowców o pojemności 153.521 ton brutto, 16 statków tankowych o pojemności 134.629 ton brutto.

STAWKI FRACHTOWE W HOLANDJI.

Holenderski wskaźnik liczbowy frachtów wykazuje w miesiącu styczniu br. nieznaczną zniżkę, tak, że w porównaniu z miesiącem grudniem wskaźnik obniżył się zaledwie o 0.21%, w porownaniu zaś ze styczniem ub. roku wskaźnik obniżył się o 4,39%.

Poniżej podaje się zestawienie, które ilustruje spadek stawek na towary, które głównie przeładowuje się w portach holenderskich. Za podstawę przyjmuje się rok 1924/26 — 1.000 punktów.

	styczeń 1933 szterl.	styczeń 1933 w złocie	grudzień 1932 w złocie	styczeń 1932 w złocie
Ruda do Rotterdamu	887	610	608	640
Ruda do innych portów holenderskich	704	484	401	473
Fosfaty do portów holenderskich	777	533	627	505
Zboże do Antwerpji — Rotterdam — Amsterdam	689	468	464	514
Drzewo do portów holenderskich	—	—	705	—
Angielski węgiel do portów holendersk.	972	667	616	598
Węgle z Rotterdamu	682	470	500	500
Różne	945	642	601	601
Ogólna przeciętna	735	501	502	524

RUCH OKRĘTOWY I TOWAROWY W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Ruch okrętowy w porcie szczecińskim przedstawiał się w styczniu br., w porównaniu z grudniem 1932 r. oraz styczniem lat 1932 i 1930, jak następuje:

	Przybyło		Odeszło	
	Ilość okręt.	pojemność w m³ NR	Ilość okręt.	pojemność w m³ NR
styczeń 1933	232	312.511	209	302.917
grudzień 1932	356	486.193	334	450.211
styczeń 1932	172	256.246	175	267.037
styczeń 1930	306	387.707	293	386.314

Ruch okrętowy według krajów pochodzenia i przeznaczenia ilustruje poniższe zestawienie:

	Przybyło		Odeszło	
Kraj	Ilość okręt.	pojemność w m³ NR	Ilość okręt.	pojemność w m³ NR
porty niem.	110	115.665	101	131.725
Anglja	10	12.857	12	28.830
Belgja	12	19.608	1	4.597
Danja	36	39.887	29	28.926
Estonja	3	3.837	1	3.087
Finlandja	7	17.834	6	13.718
Gdańsk	5	8.840	8	9.471
Hiszpanja	1	2.029	—	—
Holandja	17	34.824	18	40.232
Japonja	2	18.540	—	—
Litwa	4	3.392	7	7.907
Łotwa	7	15.431	6	8.197
Polska	3	1.580	6	12.153
Rosja	1	5.168	1	2.412
Szwecja	14	13.019	13	15.662
Ogółem	232	312.511	209	302.917

Ogólne obroty towarowe w styczniu br., w grudniu r. ub. oraz styczniu lat 1932 i 1930 charakteryzują poniższe cyfry:

	styczeń 1933	grudzień 1932	styczeń 1932	styczeń 1930
	w tonach			
Przywóz	126.000	251.000	85.000	115.000
Wywóz	74.000	121.000	66.000	133.000
Ogółem	200.000	372.000	151.000	248.000

Przywóz i wywóz ważniejszych towarów przedstawiał się w styczniu br., w porównaniu z grudniem 1932 oraz styczniem lat 1932 i 1930, jak niżej:

Przywóz	styczeń 1933	grudzień 1932	styczeń 1932	styczeń 1930
	w tonach			
węgiel	36.000	110.000	9.000	33.000
koks	20.000	24.000	—	—
ruda	1.000	20.000	17.000	4.000
ziarno Soja	15.000	15.000	17.000	11.000
fosfaty	9.000	8.000	12.000	3.000
śledzie	2.000	4.000	2.000	5.000
złom	—	—	—	5.000
drzewo	—	—	—	1.000
żelazo	—	—	—	2.000
Wywóz				
zboże	13.000	22.000	4.000	41.000
węgiel	4.000	18.000	1.000	—
papier	2.000	4.000	4.000	3.000
koks	1.000	2.000	—	—
brykiety	—	2.000	2.000	2.000
cukier	—	1.000	1.000	18.000
nawozy	—	—	—	2.000

REORGANIZACJA ADMINISTRACJI PORTU SZTOKHOLMSKIEGO

W administracji portu w Sztokholmie ma nastąpić reorganizacja. Wolny port będzie administrować podobna instytucja co resztę portu, pozostanie on jednak w zarządzie osobnego przedsiębiorstwa. Główny dyrektor portu celnego będzie równocześnie kierownikiem technicznym całego portu, zaś dyrektor Wolnego Portu będzie również kierownikiem handlowym dla obydwóch portów.

Kontrakt, który zawarło państwo z Towarzystwem Wolnego Portu wygasa z końcem 1934 roku. Kapitał towarzystwa wynosi 500.000 koron, w tem udział państwa 499.500 koron.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ SZWECKI.

Według danych Związku szweckich armatorów było unieruchomionych z początkiem bieżącego roku 148 statków o pojemności 297.000 t. Dw., oznacza to w porównaniu z grudniem zwyżkę 76.000 ton. Głównie statki zatrudnione na Morzach Białem i Bałtyckiem są obecnie unieruchomione

OBROTY PORTOWE HAMBURGA, ANTWERPJI(NEW-WATERWAY I ROTTERDAMU W STYCZNIU 1933 R.

	Hamburg		Antwerpja	
	statków	ton	statków	ton
1933	1.323	1 419.021	784	1 432.002
1932	1.427	1.635.453	786	1.446.666
	New Waterway		**Rotterdam**	
	statków	ton	statków	ton
1933	939	1.509.555	737	1.053.690
1932	1.007	1.545.329	834	1.213.196

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE OBROTÓW KOMPENSACYJNYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu uznało wywóz mąki i krochmalu ziemniaczanego, dekstryny, glukozy i syropu ziemniaczanego, dokonany począwszy od dnia 10 lutego br. za eksport kompensujący import ryżu sprowadzanego na zasadzie poz. 2 punkt 4. Tar. Celn.

Eksporterzy powyższych towarów przy tego rodzaju kompensacie mogą otrzymać pomoc eksportową od importerów ryżu, wynoszącą 3% ad valorem eksportowanego towaru.

Za dowody, stwierdzające dokonanie eksportu powyższych towarów, będą uznane odpisy wywozowych deklaracyj celnych, przyczem wartość eksportu, objętego odnośną deklaracją celną, winna być poświadczona przez Izbę Przemysłowo-Handlową.

TOWARY ZALICZONE DO EKSPORTU KOMPENSACYJNEGO.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyjaśniło ostatnio, że przewidziane w wykazie towarów, zaliczonych do eksportu kompensacyjnego, związanego z cłem ulgowem — komplety skrzynkowe (deszczułki do opakowań) obejmują komplety skrzynkowe, wyrabiane z dykt, a przeznaczone do opakowania herbaty, jak również komplety do produkcji skrzyń pod odlew bloków betonowych.

W SPRAWIE WYWOZU JAJ DO WŁOCH.

W „Gazzetta Ufficiale" z 31. I. br. ukazał się dekret Ministerjalny z 15. I. br. w sprawie norm. dotyczących wykonania królewskiego dekretu ustawy z 14 października 1932 r. Nr. 1878 odnośnie zdyscyplinowania handlu jajami.

Dekret ten postanawia (w tłumaczeniu):

„Przywoz do Italji jaj kurzych w skorupkach, przeznaczonych do spożycia ludzkiego, jest uwarunkowany od ich odpowiedniego oznaczenia, nazwiskiem kraju pochodzenia".

„Znakowanie w charakterze łacińskim, o wysokości conajmniej 2 milimetrów winno być umieszczone na każdem jajku, przy użyciu atramentu niezmazującego się łatwo czytelne".

„Taki sam obowiązek znaczenia jest ustanowiony dla opakowań, które winno zawierać, na każdym wierzchołku, kraj pochodzenia towaru i ilość jaj zawartych, oznaczenie to winno być również sporządzone charakterem łacińskim o wysokości conajmniej trzech centymetrów".

„Towar winien przybyć do clenia już oznaczony".

Artykuł 2.

„Zabrania się transportować do wewnątrz kraju, sprzedawać, ofiarowywać w sprzedaży, trzymać na widocznem miejscu sprzedaży, jaja produkcji zagranicznej, które nie zostały poprzednio regularnie oznaczone lub których znakowanie zatarło się w części lub całości".

Artykuł 3.

„Dopuszczony jest import jaj w tranzycie przez porty: Fiume, Tryjest, Genua na następujących warunkach:

a) że towar nie będzie podlegał żadnej manipulacji w portach tranzytowych,
b) że wysyłce towarzyszyć będzie świadectwo pochodzenia, wydane przez władze miejsca wyjścia i wskazujące ilość skrzyń, firmę spedycyjną, firmę lub spedytora, u którego będzie złożony towar w portach tranzytowych,

c) że skrzynie będą numerowane i znaczone pieczątką (odbitą na certyfikacie pochodzenia towarzyszącemu przesyłce) w ten sposób, że będą mogły być sprowadzone".

Artykuł czwarty mówi o karach za nieprzestrzeganie przepisów niniejszego dekretu, które wyrażają się w konfiskacie towaru i grzywnie do 10.000 lirów.

Artykuł piąty zaznacza, że dekret nie odnosi się do tych przesyłek jaj, które w dniu wejścia w życie znajdują się w drodze.

Dekret w sprawie znakowania jaj wchodzi w życie — zgodnie z artykułem 6 następnego dnia po ogłoszeniu go w „Gazzetta Ufficiale" tj. z dniem 1 lutego br.

Polska w imporcie jaj do Włoch znajduje się na drugiem miejscu, jak to wskazuje poniższe zestawienie, sporządzone na podstawie włoskiej statystyki za pierwsze dziewięć miesięcy ub. r. w porównaniu z temi samemi okresami lat 1931 i 1930.

	Kwintali		
Turcja europ.	86.250	63.929	52.933
Polska	73.356	18.558	31.548
Jugosławja	65.174	76.988	73.862
Bułgarja	27.062	802	237
Egipt	24.357	10.323	4.380
Belgja	23.410	—	—
Turcja Azj.	12.284	4.946	6.450
Albanja	4.721	9.267	9.843
Inne kraje	8.941	8.413	4.699
	325.955	193.228	185.776

Wartość przywozu jaj z Polski do Włoch przekraczała 26 milj. lirów w okresie powyższym tj. od stycznia do końca września.

W SPRAWIE EKSPORTU SADZONEK KARTOFLANYCH DO WŁOCH.

Ze względu na sytuację, w jakiej znajduje się w roku bieżącym rolnictwo włoskie, import sadzeniaków zmniejszył się znacznie w porównaniu z rokiem ubiegłym i czynniki miarodajne czynią starania, aby nie przekroczyć o znaczniejszą ilość ustanowionego dekretem kontyngentu (200.000 kwintali). Pod tym kątem widzenia odbywa się wydawanie pozwoleń.

Na sadzonki kartoflane z Polski zgłoszono zapotrzebowań na ogólną ilość 5.000 kwintali. Do dnia dzisiejszego wydano pozwoleń na przywóz z Polski zaledwie na 864 kwintali. O tem w jak nieznacznym stopniu partycypujemy w eksporcie tego artykułu do Włoch świadczy fakt, iż w tym samym czasie wydano pozwoleń na przywóz z Holandji na 37.000 kwintali, z Austrji na 10.000 kwintali, z Rumunji zaś na 140.000 kwintali. Inne kraje w mniejszym stopniu partycypują w kontyngencie.

Z gatunków polskich sadzonek kartoflanych dwa miałyby tutaj przyszłość i tendencją władz jest wydawanie pozwoleń na te dwa gatunki. Są to Juli Paulsena oraz Bohma Allerfrüheste Gelbe (t. zw. okrągłe berlińskie). Pierwszy z wymienionych gatunków znajduje się w spisie produktów Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu wydanym na sezon 1932/33.

Ponieważ import sadzonek w bieżącym sezonie zamyka się z dniem 31 marca, dobrzeby było, aby eksporterzy polscy już niedługo przygotowali się do kampanji przyszłej i możliwie w niedługim czasie skomunikowali sie z tutejszymi importerami, składając im odpowiednio atrakcyjne oferty, któreby zachęciły ich do energicznych starań, aby zgłoszone przez nich zapotrzebowania były uwzględnione. Adresy importerów włoskich są w posiadaniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

W SPRAWIE ULGOWEGO CŁA NA POLSKIE SZYNKI WE WŁOSZECH.

Konsulat R. P. w Trieście komunikuje, iż przy sposobności pierwszego wypadku zastosowania w Trieście dla szynek polskich obowiązujących od dnia 1. IX. 32. nowych stawek celnych włoskich na szynki stwierdził, że opublikowana w dekrecie z dnia 1. IX. 1932 r. stawka celna konwencyjna na szynki w wysokości Lir. wł. 280,— w praktyce nie ma zastosowania dla szynki, pochodzącej z krajów traktato-

wych. Kraje te bowiem, na zasadzie umowy włosko-czeskiej z r. 1924, opłacają cło tylko w wysokości Lir. wł. 188.50 za 100 kg szynki brutto per netto, o ile towar jest zaopatrzony w świadectwo pochodzenia oraz świadectwo sanitarne.

Jest rzeczą charakterystyczną, iż powyższa zniżka, jakkolwiek obowiązuje od r. 1924, nie została opublikowana ani w ostatniem wydaniu włoskiej taryfy celnej, ani też przy redagowaniu dekretu z 1. IX. 1932. Również i władze celne triesteńskie do niedawna pobierały cło w wysokości Lir. wł. 280,— za 100 kg; obecnie wszakże, w razie wniesienia do urzędu celnego należycie umotywowanego i uzasadnionego podania, zwracają nieprawnie pobraną nadwyżkę za okres od 1 września r. ub.

Omówiona obniżka cła, wynosząca 33% w stosunku do opublikowanego we wrześniu dekretu, ma duże znaczenie dla ułatwienia kalkulacji szynek polskich na tutejszym rynku.

BADANIA TRYCHINOSKOPIJNE MIĘSA I ŚWIŃ WE WŁOSZECH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że zostało ogłoszone we Włoszech w dniu 16 stycznia br. rozporządzenie w sprawie obowiązkowych badań trychinoskopijnych mięsa i świń wogóle pochodzenia zagranicznego, a więc nietylko polskiego.

Rozporządzenie to jest analogiczne do rozporządzenia, wydanego pod datą 30. XI. r. ub. odnośnie świń i mięsa pochodzenia polskiego.

Należy podkreślić, że ostatnie rozporządzenie postawi na rynku włoskim na równej stopie towar polski z innym zagranicznym importem odnośnie badań trychinoskopijnych, co niechybnie będzie miało dodatni wpływ przy sprzedaży świń w rzeźniach, jak i do tuczu.

ZNAKOWANIE TOWARÓW PRZY EKSPORCIE DO ARGENTYNY.

Na podstawie uchwały Rady Ministrów z 19. 11. 32 r. wydany został dekret, rozwijający i wyjaśniający stosowanie Ustawy Nr. 11.275 z dnia 10. 11. 1923 r. (o identyfikacji towarów).

Pozatem zostało zapowiedziane wniesienie do kongresu projektu, dotyczącego zmiany art. 5 tejże ustawy, który to artykuł stwarza trudności przy jego stosowaniu.

Artykuł 5 mówi co następuje: „Marki fabryk krajowych, które się rejestrują lub będą zarejestrowane w przyszłości, również mające nazwy fantazyjne, muszą używać słowa jedynie hiszpańskie lub wzięte z języków martwych, z wyjątkiem nazwisk osób".

Pierwsze artykuły dekretu określają warunki stosowania na towarach krajowych wyrazu „Industria Argentina".

Ar. 6 mówi, że w stosunku do owoców, produktów i towarów zagranicznych, musi być podany kraj pochodzenia, podawany przeważnie w następujących wyrazach: „Industria espanola". „Made in England", Made in Germany" itd.

Nazwy stolic lub miast powszechnie znanych i koncentrujących pewne przemysły, mogą być przyjęte jako wskazówka uzupełniająca lub zastępująca kraj pochodzenia, jak np. Solingen, Sheffield, Lyon, Milan itd.

Art. 7 mówi, że napis kraju pochodzenia na produktach zagranicznych musi być umieszczony w widocznem miejscu, na opakowaniach, na naczyniach, etykietach lub na samych objektach, o ile na tych objektach są jeszcze inne napisy.

Art. 8. mówi, że w stosunku do owoców, produktów i towarów argentyńskich i zagranicznych, musi być znaczane na naczyniach lub etykietach i opakowaniach detalicznych (według sposobu sprzedaży w poszczególnych wypadkach) gatunek, ilość, rodzaj produktu: (czysty lub mieszanina), wymiary lub waga netto zawartości.

W stosunku do win, czystość będzie określona na kartce Generalnej Administracji Podatków Wewnętrznych, a w stosunku do likierów przy pomocy analizy, typów lub zezwolenia sprzedaży.

Art. 12, 13, 14 i 15 mówią co następuje: „Wskazówki, które używają przemysłowcy lub kupcy do owoców, produktów i towarów argentyńskich i zagranicznych w celu wyjaśnienia, stosownie pouczania lub radzenia konsumentom, muszą być redagowane w formie jasnej i ścisłej. Zabronione jest oszukiwanie lub przesadzanie co do gatunku, pochodzenia lub poszczególnych składników artykułów.

Zabronione jest dalej użycie wyrazów, określeń przedmiotów i emblemów, któreby wprowadziły w błąd konsumenta co do gatunku lub pochodzenia produktu.

Waga i pomiary muszą być podane systemem metrycznym.

Przy oznaczaniu zawartości należy podawać jedynie wagę lub pomiar netto.

Dopuszczalna jest przy stosowaniu naczyń nieprzeźroczystych, zamkniętych hermetycznie, które się wprowadza do handlu, a zawierające artykuły spożywcze, różnica do 10% pomiędzy pojemnością lub wymiarem, a zawartością produktu. Przy stosowaniu naczyń szklanych różnica ta nie może przekroczyć 5%.

Artykuł 17 mówi, że wszystkie wymagane przez prawo oznaczenia muszą być umieszczone na głównych napisach lub etykietach, przymocowanych na naczyniach, opakowaniach lub szkieletach.

Art. 31 postanawia, że dekret wchodzi w życie z dniem 1 lutego 1933 r.

Wszystkie etykiety, opakowania, napisy i prospekty, po upływie tej daty muszą odpowiadać warunkom niniejszego dekretu.

Art. 32 uchyla dekrety z 8. 7. 1924 r. z 25. 10. 1926 r. i 27. 12. 1930 r. odnoszące się do identyfikacji towarów.

ZARZĄDZENIE DEWIZOWE W HISZPANJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje poniżej informacje otrzymane z Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie zarządzeń dewizowych w Hiszpanji.

Obecnie obowiązujący w Hiszpanji system dewizowy oparty jest na następujących przepisach:

1. Dekret Ministra Skarbu p. Prieto z dnia 29 maja 1931 r. Nr. 151 „Gaceta de Madrid", ustalający normy w przedmiocie operacyj walutowych.

2. Decyzja Ministra Skarbu p. Carber'a z dnia 20 stycznia 1932 ogłoszona w „Gaceta de Madrid" z dnia 31 stycznia br. w sprawie warunków upoważnienia banków do kompensowania między sobą zakupów i sprzedaży walut zagranicznych.

System ten polega naześrodkowaniu w centrali dewiz (Centro Oficial de Contractacion de Moneda) wszystkich operacyj dewizowych z zagranicą zarówno gotówkowych jak i terminowych.

Kapitał obrotowy „Centrali" wniesiony zostaje w połowie przez Skarb Państwa w połowie przez Bank Hiszpański.

„Każda oferta względnie podanie o dewizy, pojawiające się na rynku hiszpańskim, powinno być przekazane przez bank prywatny do „Centro Oficial de Contractacion" do likwidacji i to zawsze za pesety".

Każdy, kto chce zakupić dewizy zagraniczne, musi wnieść podanie, w którem wykazany być musi jeden z poniżej wymienionych celów nabycia obcej waluty:

a) zapłata za towary odebrane przed wniesieniem podania,
b) zapłata za towary jeszcze nie otrzymane,
c) zapłata za usługi dokonane zagranicą,
d) wydatki na cele turystyczne,
e) likwidacja debetów bankowych,
f) wymiana dywidend, kuponów i umorzenie tytułów hiszpańskich przez cudzoziemców,
g) różnice wynikłe ze spekulacji na produktach handlowych,
h) wydatki osobiste,
i) oszczędności cudzoziemców w Hiszpanji.

W wypadkach wymienionych pod a—c należy przedłożyć fakturę, którą bank prywatny zwraca wnoszącemu podanie po odnotowaniu i zaopatrzeniu jej stampilją „Użyto do zakupu dewiz" nazwa banku i data.

Celem umożliwienia Centrali załatwienia ich w tym samym dniu podania o dewizy winny być wnoszone przed godziną 1 popoł., a w soboty przed 12 w południe, przyczem załatwienie następuje z zachowaniem porządku pierwszeństwa.

Centrala ogłaszać winna codziennie kursy, po których dokonano operacyj walutowych.

Międzynarodowy obrot pocztowy zadeklarowanemi wartościami zostaje zawieszony aż do odwołania.

Dodatkową wydaną dn. 20 stycznia 1932 r. decyzją Min. Skarbu udzielone zostało Centro Oficial de Contractacion de Moneda prawo upoważnienia w pewnych warunkach banków tak hiszpańskich jak i zagranicznych, mających swą siedzibę w Hiszpanji, do kompensowania między sobą swych zakupów i sprzedaży walut zagranicznych. System ten funkcjonuje naogół sprawnie i szybko, a w nielicznych zupełnie zażaleniach na zwłokę interwencja Poselstwa R. P. w C. O. C. M. odnosiła natychmiast pożądany skutek.

Zdarzały się wypadki trudności w otrzymaniu zapłaty za towary eksportowe do Hiszpanji. Polegały one na tem, iż niektórzy importerzy hiszpańscy, chcąc spekulować na kursie walut używają hiszpańskiego systemu dewizowego jako pretekstu do zwłoki w wypełnianiu swych zobowiązań wobec eksporterów polskich, przerzucając w ich oczach winę na C. O. C. M. Przy badaniu przez Poselstwo R. P. w Madrycie otrzymywanych w tych wypadkach reklamacji z powodu zwłoki w wypłacie okazywało się zreguły, iż odnośny tamtejszy kupiec w oczekiwaniu zwyżki pesety wogóle nie zwracał się do C. O. C. M. i czynił to dopiero pod naciskiem Poselstwa, otrzymując wtedy walutę niezwłocznie.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również dokładne adresy odnośnych firm, poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacyj po nadesłaniu 1.— zł na koszta pocztowe.

OFERTY I ZAPYTANIA FIRM AMERYKAŃSKICH.

No. 1984/32 — Firma importowa w New Yorku, specjalizująca się w handlu wyrobami jutowemi, reflektuje na zakup gurtów jutowych.

No. 2030/32 — Firma w Brooklyn nawiąże stosunki z polskiemi wytwórniami płótna jutowego oraz gurtów jutowych.

No. 2038/32 — Trzy firmy w branży produkcji metalowych pokrowców do kół samochodowych gotowe są oddać przedstawicielstwo na Polskę.

No. 2063/32 — Dom importowy chce nawiązać stosunki z polskimi producentami skoncentrowanych soków owocowych.

No. 2087/32 — Handlowiec w Waszyngtonie, zainteresowany w imporcie suszonych wytłoków buraczanych, gotów jest przeprowadzić tranzakcje z dostawcami polskimi na podstawie akredytyw bankowych.

No. 2101/32 — Fabryka w stanie New York produkująca rozpylacze i aparaty pożarnicze, odda przedstawicielstwo na Polskę.

No. 2148/32 — Dom handlowy w Chicago reflektuje na zakup grzybów suszonych w Polsce.

No. 2273/32 — Dom eksportowy w New Yorku pragnie nawiązać kontakt z polskiemi biurami filmowemi.

No. 2359/32 — Firma w Baltimore, trudniąca się dostawą wszelkiego rodzaju szmat, poszukuje odbiorców w Polsce.

No. 2361/32 — Agent eksportowy fabryki wyrabiającej przydatki metalowe i guziki patentowane dla ubrań roboczych, poszukuje odbiorców.

No. 2387/32 — Firma w Bostonie reflektuje na zakup skór twardych, nadających się na fleki do damskich obcasów drewnianych.

No. 2922/32 — Firma nowojorska, wyrabiająca wszelkiego rodzaju puszki do pudru, poszukuje odbiorców w Polsce.

No. 2927/32 — Dom importowo-eksportowy w New Yorku, specjalizujący się w handlu z Polską, zainteresowany jest w imporcie kasz, a w szczególności kaszy hreczanej.

No. 3000/32 — Firma w New Yorku chciałaby nawiązać kontakt z polskiemi fabrykami bieli cynkowej, litoponu i ultramaryny.

No. 3088/32 — Firma w Atlanta chciałaby zakupić suszone wytłoki buraczane w Polsce.

No. 3226/32 — Dom handlowy w New Yorku pragnie nawiązać stosunki z polskimi importerami ostrzy do żyletek.

No. 3278/32 — Kupiec nowojorski obejmie agentury firm polskich produkujących artykuły masowe, jak np. przybory metalowe, galanterję i t. p.

No. 3473/32 — Firma w Chicago, posiadająca agentury handlowe w kilku miastach amerykańskich, pragnie nabyć nowe patenty, wzgl. licencje patentowe, oraz objąć reprezentacje paru wytwórni polskich.

No. 3668/32 — Firma w New Yorku, trudniąca się importem skórek zajęczych i króliczych, życzy sobie wejść w kontakt z dostawcami polskimi.

No. 3725/32 — Dom handlowo-komisowy w New Yorku obejmie przedstawicielstwo poważnych firm polskich, pragnących wprowadzić swe artykuły na rynek amerykański.

No. 3964/32 — Dom importowy w New Yorku, w branży handlu futrami, zapytuje o surowe skórki królicze.

No. 4077/32 — Fabryka guzików kaseinowych pragnie nawiązać kontakt z polskimi importerami.

No. 4105/32 — Firma importowa w New Yorku w branży handlu osłonkami do kiełbas, reflektuje na zakup jelit owczych.

No. 4117/32 — Agent eksportowy w Cincinnati, trudniący się dostawą szeregu wyrobów miejscowych, jak np. taśmy gumowanej, fornierów, świec motorowych i t. p. poszukuje odbiorców w Polsce.

No. 4127/32 — Importer w Los Angeles pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami bądź w charakterze agenta komisowego, bądź odbiorcy. Gotów jest zabezpieczyć zapłatę za dostarczony mu towar gwarancją bankową.

No. 4256/32 — Dom importowo-eksportowy zainteresowany jest w imporcie różnego rodzaju surowców z Polski a w szczególności surowych skór baranich, owczych, kozich, zajęczych i króliczych, oraz jelit owczych, szmat bawełnianych do wyrobu papy, surowców do wyrobu nawozów sztucznych, pierza surowego i pasz dla bydła.

No. 4259/32 — Firma nowojorska reflektuje na zakup w Polsce szklanek, kieliszków do piwa, wina, wódek i likierów.

No. 4262/32 — Dom importowy w New Yorku chce nawiązać stosunki z polskimi eksporterami owczych osłonek do kiełbas.

No. 36/33 — Firma w San Francisco poszukuje przedstawicielstw firm polskich, produkujących piwo, surowce i chemikalje lecznicze, oraz przetwory spożywcze.

WIADOMOŚCI Z GRUDZIĄDZA

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 9 lutego br. odbyło się w Centrali Związku zwykłe miesięczne zebranie Zarządu Głównego, przy licznym udziale członków z wszystkich stron Pomorza, pod przewodnictwem p. Prezesa Marchlewskiego.

Na porządku obrad było sprawozdanie z akcji ratunkowej, podjętej przez Radę Naczelną na Komisji dla spraw handlu przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu. W sprawie norm średniej dochodowości postanowiono prosić Prezesa Izby Skarbowej o odbycie konferencji z przedstawicielami Związku i zapoznanie Izby z materjałami Związku.

Nawiązując do pisma Pana Wojewody w sprawie stanowiska Banku Gospodarstwa Krajowego uchwalono wysłać memorjał do rąk Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Uchwalono także zwrócić się do władz miarodajnych z wnioskiem o wstrzymanie projektowanych przeniesień wyższych urzędów na terenie Pomorza, podkreślając, że przeniesienia nie powinny mieć miejsca w dobie szalejącego obecnie kryzysu, gdyż wprowadzają tylko niepożądane z punktu widzenia gospodarczego wstrząsy. Odnosi się to do projektowanego przeniesienia Izby Skarbowej z Grudziądza do Torunia, a także innych urzędów z Torunia do Bydgoszczy bądź Włocławka. Tak samo w sprawie przeniesienia Sądu Apelacyjnego z Torunia Związek wystąpił

z protestem bezpośrednim do władz centralnych oraz spowodował interwencję Izby Przemysłowo-Handlowej.

Następnie uchwalono odbyć zjazd dla Okręgu Lubawskiego w Lubawie w niedzielę, dnia 26 lutego br. i zaprosić bratnie organizacje w Działdowie, Lidzbarku, Nowemmieście, Brodnicy, Jabłonowie i Golubiu, obligatorycznie zaś udział Towarzystw z Grudziądza, Torunia, Kowalewa, Chełmży, Wąbrzeźna, Podgórza itd. jest bardzo pożądany. Na zjeździe wygłoszone będą aktualne referaty poświęcone przedewszystkiem zagadnieniom lokalnym. Organizacją zjazdu zajmuje się T. K. S. Lubawa z prezesem Sierszeńskim na czele, co zapewnia sprawność oraz staropolską gościnność.

W dalszym ciągu obrad zreferował prezes Mazur projekt nowej ustawy samorządowej, zapoznając obecnych z różnicami, które wprowadzi nowa ustawa. Wreszcie wysłuchano sprawozdania z wizytacji towarzystw, odbytej w styczniu br. w Więcborku, Sępólnie, Chojnicach, Brusach, Starogardzie i Kościerzynie. Stan wszystkich towarzystw zadawalniający, a nawet wzorowy, z wyjątkiem Więcborka i Starogardu, gdzie przeprowadza się reorganizację.

Wkońcu uchwalił Zarząd Główny nadać odznakę honorową Związku współzałożycielowi i pierwszemu prezesowi T. K. S. Lubawa Hamerskiemu w uznaniu jego pracy na terenie Lubawy, a obecnie Torunia i prezesowi T. K. S. w Sępólnie Sobierajczykowi z racji 10-lecia istnienia tego Towarzystwa, wyróżniającego się pod jego kierownictwem wielką sprawnością i żywotnością.

SYTUACJA FINANSOWA.

Rynek pieniężny był w styczniu równie słaby jak w grudniu. Wzrosła suma zaprotestowanych weksli, zwiększył się również odpływ wkładów z instytucyj kredytowych, spowodowany szybkim procesem wyczerpywania się oszczędności. W handlu uskuteczniono obroty wyłącznie gotówkowe. Ponieważ kupcy w przeważnej części odstąpili od sprzedaży kredytowej wzgl. ratalnej, obroty te były o wiele mniejsze, niż w grudniu.

SYTUACJA GOSPODARCZA.

Na odcinku przemysłowym panował w dalszym ciągu zastój. Jeżeli chodzi o sytuację w poszczególnych fabrykach, to styczeń był pod tym względem najgorszym miesiącem w ostatnich czasach. Trzy największe fabryki Unia, Pepege i Herzfeld & Victorius nie pracowały zupełnie względnie przy bardzo znikomej ilości zatrudnionych i to przeważnie wykwalifikowanych majstrów. W innych przedsiębiorstwach przemysłowych nastąpiły dalsze redukcje i znaczne ograniczenia produkcji. Nowych przedsiębiorstw, przeważnie rzemieślniczych, powstało w tym okresie 113, zlikwidowano — 77.

RYNEK PRACY.

Zarejestrowanych bezrobotnych było w styczniu 4113 osób, w tem 490 pracowników umysłowych. Ze świadczeń, łożonych przez Magistrat (w gotówce i w naturaljach), korzystało od 2300 do 3032 osób, co kosztowało około 90.000 złotych.

RUCH BUDOWLANY.

Magistrat przygotowuje obecnie szereg planów i prac z dziedziny budowlanej, które będą zrealizowane w najbliższej przyszłości. W pracach tych znajdą zatrudnienie przedewszystkiem bezrobotni, którzy w okresie zimowym nie byli zatrudniani. Ostateczne opracowanie i uchwalenie projektów budowlanych nastąpi w przyszłym miesiącu. Z projektowanych prac na uwagę zasługuje budowa tu-

nelu pod przejazdem kolejowym na ul. Hallera oraz budowa budynku w lesie rudnickim, na około 100 osób, przeznaczonego na kolonje letnie dla dzieci. Pozatem magistrat załatwi w najbliższym czasie 20 wniosków obywateli grudziądzkich o sprzedaż terenu przy ul. Piłsudskiego i przy szosie Chełmińskiej, na których mają stanąć domy mieszkalne.

W styczniu ruch budowlany zamarł prawie zupełnie; jedynie magistrat pobudował na targowisku obok rzeźni miejskiej drugi budynek Kuchni Ludowej.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOLEJOWE ZNIŻKI TARYFOWE.

Poza znacznemi zniżkami taryfowemi przyznanemi ostatnio rolnictwu, przemysłowi budowlanemu i drzewnemu, Ministerstwo Komunikacji przyznało szereg dalszych zniżek.

Między innemi na eksport przez porty gipsu palonego, przyznano zniżkę 10%, stwarzając nową taryfę wyjątkową. Saletra wapniowa, azotan amonu, azotniak itp. związki chemiczne przy kontyngencie 20 tysięcy ton uzyskały obniżkę 10% a przy kontyngencie 30 tysięcy ton 20%. Importowane drogą morską skóry bawole surowe i suche oraz roślinne skrawki garbarskie korzystają z 40% zniżki.

Pozatem drzewo celulozowe (papierówka) uzyskało przy eksporcie 20% obniżkę taryfową, zaś woda amonjakalna i sól glauberska korzystać będą z 10% zniżki.

PROJEKT ZNIŻENIA TARYFY DROBNICOWEJ NA KOLEJACH.

Celem wzmożenia przewozów drobnicy Ministerstwo Komunikacji projektuje znaczne obniżenie obecnej ogólnej klasy drobnicowej taryfy wyjątkowej wewnętrznej (A 1). Obniżka taryfy objęłaby odległość do 200 km i wynosiłaby w początkowych stawkach 37%, zaś przy 100 km — 17%.

Obniżenie tej taryfy pociągnęłoby za sobą również zniżkę opłat za przesyłki wagonowe w przewozach wewnętrznych. Ponieważ taryfa drobnicowa mimo ilościowego ustopniowania jest dość droga dla tanich towarów, przeto projektuje się wprowadzenie dwu dalszych klas pośrednich w formie taryf wyjątkowych, mianowicie klasy A 2 i A 3. Stawki przy odległościach do 100 km obniżoneby były w tych taryfach wyjątkowych o blisko 20% stawek dawnych. Pozatem projektuje się obniżenie opłaty minimalnej dla przesyłek zwyczajnych z 1 zł na 50 gr.

Celem lepszej orjentacji wyjątkowe taryfy drobnicowe wydane zostaną w osobnym zeszycie.

Powyższa reforma taryf drobnicowych zrywa z zasadą zbyt wysokich stosunkowo stawek w początkowych relacjach przewozu i w niczem nie narusza kalkulacji ekspedytorów, gdyż i nadal pozostaje duże rozpięcie między klasą drobnicową i wagonową.

Niezależnie od tej reformy znajdują się w opracowaniu specjalne taryfy wyjątkowe dla przesyłek wagonowych najdroższych klas w komunikacji międzymiejskiej. Taryfy te mają na celu wzmożenie zanikających na kolei przewozów artykułów cennych.

EKSPRESY TOWAROWE NA P. K. P.

Lekkie pociągi drobnicowe to ważna inowacja, którą Polskie Koleje Państwowe wprowadziły w ostatnich czasach, celem usprawnienia i przyśpieszenia pewnych kategoryj przesyłek towarowych. Lekkie pociągi drobnicowe to pociągi składające się z kilku wagonów, kursujące według bardzo ścisłego rozkładu jazdy, tak, jak pociągi osobowe. Pociągi te przewożą możliwie jak najszybciej małe partje towarów od stacji do stacji. Inowacja ta znalazła miłe przyjęcie w sferach kupieckich i przemysłowych, które są dokładnie poinformowane o porach odjazdu pociągów. Na pociągi te przyjmuje się przesyłki do ostatniej chwili, przyczem opłata za przewóz jest normalna. Segregowanie przesyłek i czynności manipulacyjne odbywają się podczas jazdy pociągów celem zaoszczędzenia pracy. Robot-

nicy załadowujący i wyładowujący jadą w pociągu aby uniknąć najmniejszego nawet opóźnienia i przyśpieszyć załadunek i wyładunek. Przesyłki transportowane temi towarowemi ekspresami nie oczekują w magazynach, względnie na rampach kolejowych i nie są narażane na wpływy atmosferyczne, względnie kradzież. Punktualność i szybkość przewozów jest tutaj największym magnesm dla klientów kolei. Wyniki eksploatacyjne i finansowe tych pociągów są jak dotychczas doskonałe.

SPRAWY PODATKOWE

SKŁADANIE ZEZNAŃ O DOCHODZIE DO WYMIARU PODATKU DOCHODOWEGO.

Izba Skarbowa podaje do wiadomości, że termin składania zeznań o dochodzie do wymiaru podatku dochodowego na rok podatkowy 1933 upływa dla osób fizycznych z dniem 1 marca br., dla osób prawnych z dniem 1 maja bież. roku.

Powyższy termin nie obowiązuje jednak osób, których główny dochód płynie: 1) z nieruchomości gruntowej, nieprzekraczającej 30 ha. — 2) z przedsiębiorstwa handlowego, obowiązanego do nabycia świadectwa przemysłowego według IV i V kategorji, dla przedsiębiorstw handlowych wszędzie i według III kategorji handlowej w miejscowościach III i IV klasy; — 3) z zakładu przemysłowego lub warsztatu rzemieślniczego, wolnego od obowiązku nabywania świadectwa przemysłowego lub opłacającego ten podatek według VIII kategorji przedsiębiorstw przemysłowych, — 4) z domów mieszkalnych, składających się najwyżej z czterech izb.

Osoby te zobowiązane są do składania zeznań tylko wtedy, gdy otrzymają osobne wezwanie władzy podatkowej, a w takim razie termin do składania zeznań o dochodzie dla tego rodzaju płatników upływa w 30 dni licząc od dnia następnego po doręczeniu przez władzę podatkową wezwania do złożenia zeznania.

Zeznanie należy składać o wszystkich dochodach z wyjątkiem dochodów z uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę, otrzymywanych w kraju.

Niezależnie od złożenia zeznania płatnicy, obowiązani do składania zeznań, bez wezwania ze strony wymiarowej, winni się sami obliczyć oraz wpłacić do dnia 1 maja 1933 r. do kas skarbowych, względnie za pośrednictwem Pocztowej Kasy Oszczędności połowę podatku przypadającego od wykazanego w zeznaniu dochodu, wedle obowiązującej skali podatkowej, a dowód uskutecznienia zapłaty w orygjnale lub też w odpisie podpisanym przez płatnika przedstawić władzy podatkowej.

Osoby, które w terminie, wyznaczonym do składania zeznań, zeznania nie złożą, obowiązane są do dnia 1 maja 1933 roku uiścić połowę podatku, wymierzonego za rok podatkowy 1932.

Równocześnie w tym samym terminie należy wpłacić połowę podatku komunalnego, który wynosi: przy dochodzie ponad 1.500 — 24.000 złotych — 4 proc., przy dochodzie ponad 24.000—88.000 zł — 4,5 proc., przy dochodzie ponad 88.000 złotych — 5 proc. dochodu podatkowego.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE

KIERUNKI HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI

W wywozie z Polski, który w roku 1932 wyniósł 1.083.801.000 zł Anglja zajęła, podobnie zresztą jak w r. 1931, pierwsze miejsce, odbierając 16,4 proc. wartości naszego ogólnego eksportu, na drugiem miejscu stoją Niemcy — 16,2, dalej zaś Czechosłowacja — 8,3 proc., Austrja — 8 proc., Szwecja — 5,9 proc., Francja — 5,7 proc., Holandja 4,8 proc., Danja i Belgja po 4,6 proc., Włochy 3,1 proc.: na dalszych miejscach: Rumunja, Rosja, Szwajcarja, i inne kraje. Jak zaznacza Państwowy Instytut Eksportowy, dość poważne zmniejszenie procentowego udziału w wywozie naszym wykazały w roku ostatnim Rosja Sowiecka, Austrja i Węgry.

W zakresie przywozu, którego wartość w r. 1932 wyraziła się sumą 862 milj. zł nadal na pierwszem miejscu stoją Niemcy — 20,1 proc., jednak w porównaniu z rokiem 1931 udział ich zmalał, przyczem saldo wymiany towarowej polsko-niemieckiej było w roku 1932 dla Polski aktywne. Drugim z kolei dostawcą towarów do Polski są Stany Zjednoczone — 12.1 proc. ogólnej wartości przywozu, dalej Anglja — 8.7 proc., Francja — 6,9 proc., Czechosłowacja — 5,3 proc., Szwajcarja 4,8 proc., Austrja — 4,4 proc., następnie zaś Holandja, Włochy, Belgja. Indje Brytyjskie, Argentyna.

WYKUP ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH KATEGORJI HANDLOWEJ NA ROK 1933.

Ministerstwo Skarbu zestawiło ostatnio dane, dotyczące świadectw przemysłowych, wykupionych na rok 1933, które świadczą o wydatnem skurczeniu się stanu posiadania naszego handlu w roku bieżącym.

Zgodnie z danemi Ministerstwa Skarbu, po dzień 31 grudnia 1932 r. wykupiono na rok 1933 ogółem dla przedsiębiorstw handlowych **191.413** świadectw przemysłowych, podczas gdy na rok 1932 wykupiono świadectw przemysłowych 206.923. **W porównaniu do ubiegłego roku zmniejszył się więc stan posiadania naszego handlu o 15.510 przedsiębiorstw czyli o 7,4%.**

Spadek sumaryczny ilości wykupionych świadectw przemysłowych w handlu na rok 1933 nie daje jednak tak wiernego odbicia wpływów kryzysu, jak spadek ilości patentów handlowych, wykupionych w I i II kategorji, przy utrzymanej ilości patentów w niższych kategorjach. Wskazuje to na pauperyzację naszego handlu i zanik większych placówek, zbyt obciążonych świadczeniami podatkowemi i socjalnemi.

Szczegółowych danych o wykupie świadectw przem. w poszczególnych kategorjach handlowych jeszcze nie posiadamy, co nie pozwala nam omówić szerzej powyższego objawu.

Ruch w ilości przedsiębiorstw handlowych przedstawia się w poszczególnych województwach następująco:

Wykupiono świadectw przemysłowych kategorji handlowej:

	na r. 1932	na r. 1933	różnica	w % %
wojew. warszawskie	15.834	14.312	— 1.522	— 9.6
miasto st. Warszawa	13.603	11.983	— 1.620	— 11.9
wojew. łódzkie	16.452	15.266	— 1.186	— 7.2
„ kieleckie	15.280	14.734	— 546	— 3.5
„ lubelskie	12.880	12.551	— 329	— 2.5
„ białostockie	10.881	9.667	— 1.214	— 11.2
„ wileńskie	6.437	7.096	+ 659	+ 10.2
„ nowogrodzkie	5.330	4.650	— 680	— 12.7
„ poleskie	5.813	5.181	— 632	— 10.8
„ wołyńskie	10.844	10.887	+ 43	+ 0.4
„ poznańskie	19.410	18.548	— 862	— 4.4
„ pomorskie	8.807	8.482	— 325	— 3.6
„ śląskie	10.439	9.974	— 465	— 4.5
„ krakowskie	13.710	12.186	— 1.524	— 11.1
„ lwowskie	21.751	17.871	— 3.880	— 17.7
„ stanisławowskie	9.636	8.606	— 1.030	— 10.6
„ tarnopolskie	9.816	9.379	— 437	— 4.4

Najsilniejszy spadek wykazują województwa: lwowskie, nowogrodzkie, białostockie, krakowskie, poleskie, stanisławowskie oraz Warszawa. Stosunkowo słabe zmniejszenie mają województwa zachodnie. Województwa wileńskie i wołyńskie wykazują natomiast wzrost, który jest nawet dość znaczny w okręgu wileńskim.

TARGI I WYSTAWY

WYKAZ TARGÓW I WYSTAW ZAGRANICZNYCH W R. 1933.

Targi Brytyjskie: od 20 lutego do 30 czerwca 1933. Adres Dyrekcji: The Secretary British Industries Fair, Department of Overseas Trade, 35 Old Queen Street, London, S. W. 1.

Międzynarodowe Targi Handlowe w Utrechcie od 14 do 23 marca 1933.

Międzynarodowe Targi w Brukseli od dnia 5 do 19 kwietnia 1933 . Adres: Foire Commerciale, Palais de l'Habitation, Avenue de la Renaissance, Bruxelles.

Targi w Pradze Czeskiej od 12 do 16 marca 1933 r.

Targi Medjolańskie od dnia 12 do 27 kwietnia 1933 r. Adres: Secretariat de la Foire Internationale, Via Domodossola, Milano.

Targi Paryskie od 13 do 29 maja 1933. Informacyj udziela: Association Syndicale des Representants et Importateurs de Produits Polonais en France, 5 Rue Greffulhe — au Siège de la Chambre de Commerce Franco-Polonaise, Paris VII-e.

Wystawa Światowa w Chicago w czasie od 1 czerwca do 1 listopada 1933 r. Bliższych informacyj udziela: American Polish Chamber of Commerce and Industry in the United States, Inc. New York City, 149 East 67-th Street.

Międzynarodowe Targi w Salonikach w dniach od 10 do 28 września 1933 r. Adres: Foire Internationale de Salonique (Grèce).

Targi w Clermont (3-e Foire Exposition de Clermond-Ferrand et du Massif Central) — od dnia 9 do 23 lipca 1933 r. Adres biura: 11, rue de Ceyrat, Clermond-Fd. (France).

Międzynarodowy Targ Dunajski od dnia 27 sierpnia do 3 września 1933 r. Adres: Foire de Danube, Bratislava (CSR).

TARGI PARYSKIE.

W dniu 13 maja br. otwierają się doroczne Targi Paryskie, w których bierze udział nietylko metropolja i jej kolonje, ale również i szereg krajów zagranicznych (europejskich i zamorskich).

Stały wzrost znaczenia tych targów ilustrują poniższe cyfry wystawców:

1917	1922	1927	1932
1750	4500	6330	7750

Odpowiednio wzrosły również tereny wystawy oraz frekwencja, która w ubiegłym roku osiągnęła cyfrę 2.000.000 osób.

Dotychczas Polska nie brała nigdy udziału w Targach Paryskich, z wyjątkiem kilku luźnie występujących firm.

Wystarczy jednak bliżej zbadać warunki, w których się odbywa polski eksport do Francji, aby dojść do wniosku, że udział Polski w Targach Paryskich w 1933 r. jest bardzo pożądany.

Jak nas informuje Związek Przedstawicieli i Importerów Produktów Polskich we Francji istnieją niewątpliwie możliwości zbytu szeregu artykułów polskich, nieobjętych francuskiemi ograniczeniami wwozu, jak np. wyroby szklane, ceramiczne, artykuły biurowe, sportowe, rośliny lecznicze itp.

Co się tyczy towarów skontyngentowanych, to odgrywa tu poważną rolę odpowiednia reklama tych wyrobów, gdyż władze francuskie, w granicach przyznawanego „różnym państwom" kontyngentu globalnego, udzielają licencyj stosownie do zapotrzebowania poszczególnych importów.

Jako przykład wykorzystania istniejących w tych warunkach możliwości posłużyć może drób polski, dla którego udało się osiągnąć około 50% kontyngentu, przyznanego dla kategorji „autres pays", gdzie współzawodniczyło 7 krajów.

Pozatem duże znaczenie dla zdobycia rynku i powiększenia kontyngentów posiada propaganda, prowadzona nietylko wśród kupców lecz i konsumentów, jak to ma miejsce na targach.

Targi Paryskie przyciągają w pierwszym bodaj rzędzie klientelę prowincjonalną i kolonjalną, co jest niezwykle ważnym momentem dla eksportu polskiego, który dotychczas głównie nastawiony był na Paryż i jego okolice. Targi te dadzą więc niewątpliwie możliwość nawiązania kontaktu z prowincją i kolonjami.

TARGI KATOWICKIE.

W czasie od 24. V. do 8. VI. 1933 r. odbędą się **Czwarte Targi Katowickie w Katowicach** na terenach wystawowych przy parku Kościuszki.

Czwarte Targi Katowickie mają następujące działy:

1) samochody, motocykle, rowery, lotnictwo, materjały konstrukcyjne oraz akcesorja,

2) środki i urządzenia przewozowe, oraz przybory turystyczne i sportowe,

3) silniki, lżejsze maszyny, obrabiarki, instalacje do oświetlania, ogrzewanie i gotowanie,

4) materjały pędne, stacje, obsługi, opakowanie itp.,

5) budowa, konserwacja dróg, kamieniołomy, materjały i przedsiębiorstwa budowlane,

6) urządzenia, maszyny, instrumenty, sygnalizacja, znaki drogowe itp.,

7) artykuły kosmetyczno-farmaceutyczne, chemikalja, lakiery, barwniki i farby,

8) ceramika, porcelana i szkło,

9) meble, wyroby drewniane, stolarskie, koszykarskie, szczotkarskie itp.,

10) tkaniny, dywany, konfekcja, linoleum itp.,

11) galanterja, wyroby artystyczne i skórzane,

12) przybory optyczne, fotograficzne, miernicze i instrumenty medyczne, chirurgiczne, opatrunkowe itp.,

13) telefony, telegraf, aparaty radjowe, gramofony, instrumenty muzyczne itp.,

14) przybory do gospodarstwa domowego,

15) przemysł i artykuły spożywcze, napoje, cukry itp.

O bliższe informacje zwracać się należy bezpośrednio do Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej, Katowice, Stawowa 14.

Obwieszczenie

Przewodniczącego Komisji dla sporządzenia planu zabudowania m. Gdyni i sąsiednich osiedli z dnia 9 lutego 1933 r. o przystąpieniu do sporządzenia ogólnego planu zabudowania gminy

J A N O W O

Na podstawie art. 25 i 26 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr. 23 poz. 202) — podaję do publicznej wiadomości o przystąpieniu do opracowania ogólnego planu zabudowaniu gminy **JANOWO**.

Przedmiotem opracowania będzie teren gminy **Janowo**, leżący w obrębie granic katastralnych o powierzchni 370 ha., ograniczony:

na wschodzie — obrębem Cisowa.
na południu — obrębem Zagórze,
na zachodzie — obrębem Rumja.

Osoby zainteresowane w ogłaszanym terenie mają prawo zaznajamiać się z planem zabudowania do dnia 9 marca 1933 r. w pokoju Nr. 4" Komisarjatu Rządu, ul. Świętojańska.

Do dnia 23. III. 33 r. mogą być zgłaszane wnioski dotyczące zabudowania powyższego terenu.

KOMISARZ RZĄDU: (—) S. Czerwiński.